

TAHY ISTVÁN:

A kapitalizmus hatása a közlekedés fej-
lődésére a XIX. században.

Budapest, 1932.

Diss. B 578

TAHY

István

94.

A kapitalizmus hatása a köz-
lekedés fejlődésére a
XIX. században.

Doktori értekezés, írta: Tahy István, ckl. közgazda.

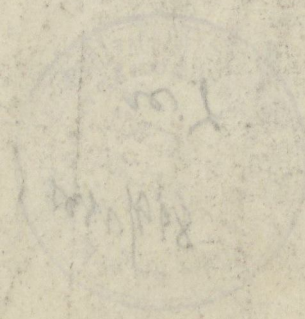
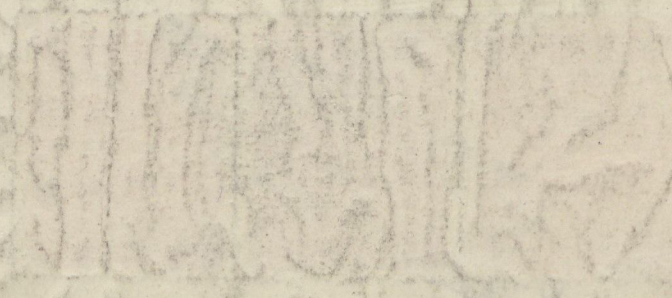


Budapest, 1932.



3430/931-32.

Diss. B 578



E l ő s z ó .

Értekezésem megírásához, illetőleg az itt lefektetett elvekhez az első gondolatot N e u m a n n professor Urnak a közlekedési eszközök termelékenységéről szóló, előadásaiiban kifejtett tanai adták.

Egyben azonban a közlekedési eszköz termelékenységéről szóló tanulmányok vezettek rá arra is, hogy a kapitalizmusnak a közlekedésre gyakorolt hatása csak a visszahatás párhuzamában domborítható ki elég plastikusan; így történt, hogy szerény munkám egyben összefoglalja a visszahatás törvényeit is és a kölcsönhatásnak minden megnyilatkozását igyekszik figyelemmel kísérni, egészen a gyakorlati eredményekig. A " visszahatást " egyébként annál is inkább szembe kellett állítanom a " hatás " szempontjaival, mert enélkül dolgozatom egyszerűen történeti munka lenne, így pedig részben oknyomozó történeti /: gazdaság történeti :/, részben közlekedés-gazdasági.

Elgondolásaimban meggyőződésből fakadó jóhiszeműség vezetett és ez a körülmény megadja az erkölcsi alapot nekem, hogy a jövőben, részletesebben feltárva, rendszerre fejlesztem azokat az elveket, melyeket a magam szempontjából eredetinek híhetek.

Szerény munkámat a Tekintetes Tanári Testület jóindulatába ajánlom.

Kelt: Budapesten, 1932. június havában.

T a h y I s t v á n,
okl. közgazda.

A XIX. század gazdasági és közlekedési viszonyai.

A tőkés gazdalkodás általános gazdaságtörté-
nelmi jellemzése.

A XIX. század, a nagy technikai felfedezéseknek korszaka örökölte korábbi századoktól a gazdasági élet általános principiumait, úgy hogy a kapitalizmus már bizonyos kinetikai energiákkal indult a századvégi gigászi konstrukciója felé.

Ez a század egyébként a világtörténelemnek legmozgalmasabb, legforradalmibb korszaka, gazdasági, kulturális és politikai téren egyaránt. Az új termelési módszerek, a vasút, a gőzhajó, a villamosság felfedezésének ideje, új nagy eszközök és rendszereknek a felépítője.

A kapitalizmus megtalálta végérvényes utirányát és át-
szervezte az egész gazdasági életet saját céljai: a
mezőgazdasági, ipari és kereskedelmi haladás érdekében.
Lássuk egyenként, hogy milyen hatást gyakorolt a ter-
melés egyes ágazataira:

A mezőgazdasági kettős irányban gyakorolt
hatást. Megváltoztatta egészét annak más termelési
ágakhoz való viszonyát, másrészt belső strukturájá-
ban idézett elő változások. Az egész termelési ágat
a gazdasági élet központjává határra szorította és he-
lyébe az ipar és kereskedelmet, mint a modern gazda-

sági fejlődés legfőbb mozgatóját ültette. A közterhek gyarapodása, az árak emelkedése különben is megnehezítette a földművelő osztályok helyzetét és kényszerítette őket, hogy termelési fölöslegeiket fokozzák és a piac igényeit kielégítsék. Ez utóbbi körülményből folyik a belső struktúrában végbemenő átalakulás is, amennyiben a régi családi gazdaságok, e csekély pénzforgalma, termelő és fogyasztó közösségek lassanként átalakulnak a piac számára termelő vállalatokká, hogy így legalább amennyire lehetséges képesek legyenek a szabad versenyben helyüket megállani./

Megindul tehát a mezőgazdaságnak kapitalisztikus jellegű átalakulása, ez azonban részben az őstermelés konzervatív jellegénél, részben a nemesség kiváltságai és uralmánál fogva nem tud lépést tartani a termelés többi ágainak és a technikának haladásával, úgy hogy eltekintve az iparból és kereskedelemről táplálkozó kapitalizmusnak elnyomásától, még jellegénél és alaptermészeténél is fogva háttérbe szorul a gazdasági harcban.//

Ipari téren a cégek eltörlésével a kézműipar helyzetének gyengülését s a gyáripár nagyarányú fejlődését, valamint az ipari koncentrációt hozza magával. Angliában az 1832-éiki reformtörvény a gyáripár gyors

/ Czettler Jenő: Id.mű. 43.o.

/ A.A. Isszaieff: A szocializmus és a közélet. 96 köv.o.

4

fejlődésével egyidejűleg a parlament és az egész gazdasági élet hatalmi súlyát a földbirtokos osztályról az iparosok osztályára vitte át. Ez különben az angol ipari forradalomnak egyik utolsó fázisa, mit a politikai felzabadosulás és ezzel párhuzamosan a kereskedelmi axpanzio előzött meg és segített elő. /

Németországban a gyáripari technikának gyors és bámulatos fejlődése, valamint a rohamosan előretörő kereskedelemben végbement tőkefelhalmozódás, mint mindenütt, itt is elnyomta a kézműipart és a gyáripari termelőknek kedvezett. Meg kell állapítanunk, hogy az ipari termelés egnézésére ezek a körülmények előnyösen hatottak, a termelési fölösleg pedig egyik legfőbb rugója lett a javak nemzetközi forgalmának. // A tőke képződésnek pedig általában kedveznek mindezek a körülmények. Már kiindulva onnan, hogy a gyáripari termelés nagy álló tőkét igénylő vállalkozás, a produktumoknak nagy tömege és különösen a XIX. században, a munkabérek minimumra redukálása folytán alacsony termelési költsége, ismét tőkefelhalmozódásnak válik kiinduló pontjává.

Magyarországon a 80-as években következik el a kisipar válsága, tehát körülbelül egyidejűleg a nagy mezőgazdasági válsággal. Tetőzte még a kisipar bajait nálunk, hogy

/ F. Pollard: Anglia története /:"az ipari forradalom":/ 156-157 o.

// Werner Sombart: Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert, 279 és köv.

5

~~az~~ ~~kisipar~~ még kevésbé tudott alkalmazkodni a változott viszonyokhoz mint külföldön, ~~ugyhogy~~ kénytelen volt az állam védő szárnyai alá helyezkedni, ez azonban nem sokat segített, és csupán a kézműipar ^{előnyeinek} speciális felismerésével szilárdul meg némileg helyzete és tud úgy-ahogy beilleszkedni az új termelési rendbe. /

A tőkeképződésnek azonban, mint Werner Sombart is kifejti, igazi alapja a kereskedelem. Ez hat elsősorban a közlekedés fejlődésére, ami viszont nagy piacok kialakulását teszi lehetővé. // A kereskedelem fejlesztés Angliának a hajóparkját is, ugyannyira, hogy az a XIX. század folyamán ugyiszolván egyeduralkodójává lesz a tengereknek, míg a technikai fejlődés előnyeit az iparban és közlekedésben Németország tudja elsősorban kamatoztatni; Németország kereskedelme ugyanis az 1870-71-es háború megnyerése után óriási fejlődést ért el, ~~ugyhogy~~ hajóparkját rohamosan növekszik, Hamburgot a kontinens egyik legfontosabb és legnagyobb kikötőjévé fejleszti, s a világkereskedelmi hegemoniáért Angliával és Franciaországgal szemben csakhamar sorompóba lép. // Ezek voltak azok a tényezők, amelyek a kapitalizmus végérvényes megszilárdulását és kialakulását magukkal hozták, és amely ható okok eredményeit L. Pohle a következő komponensekből vezeti le:

-
- +/ Dr. Fellner Frigyes : Iparpolitikai előadások.
// Werner Sombart : Die Deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten 707, 369.
/// Rakovszky István: Kereskedelem /Közg. Enc. 296.

1./ Az individuális gazdasági rend, ami a jövedelem megoszlás differenciálásával a tőkeképződést segíti elő,

2./ az új termelési módok, melyek nagy tömegekre rendezkedtek be, és

3./ a vállalat, mely a gazdasági élet tervszerűségét hozza meg. /"A vállalat ugyanis egységes, tervszerű, szervezett, előreszámító, különösen a munkamegosztás elvéből folyó és a fogyasztótól különvált termelési tevékenység, amely önálló társadalomgazdasági szervvé alakul és amelynek egyuttal feladata az összes érdekeltek, tehát a tőkés és munkások érdekeiről gondoskodni."// - Ami a tőke érdekeit illeti azokról valóban gondoskodott, sőt oly nagymértékben segítette elő, hogy a nyereszkesedésre alapított konstrukciójánál fogva a szociális probléma létrehozásának egyik leghathatósabb tényezője lesz.

Hatalmas tőkék halmozódnak azonban fel, melyeknek személytelenné válásuk mellett még egy érdekes jellemzője nemzetközi voltak is, mire Sartorius mutat rá, megállapítván, hogy az importé, export kapitalizmusnak kísérő jelensége, hogy minden állam adósa és egyben hitelezője a többinek. ///

Ezek voltak a XIX. század folyamán a gazdasági kultúrának a közlekedésre ható jelenségei és tényezői, mikre vonatkozólag már itt is néhány érdekes megállapítást

/ L. Pohle: Kapitalismus ... 2 old.

// Dr. Ihrig Károly: Szövetkezeti Ismeretek. 3. old.

/// Sartorius: Kapitalanlage im Auslande. 15. old.

tehetünk. Az első ezek közül, hogy a technikai fejlődés általában és nem csupán a közlekedési technika fejlődése hatott magára a közlekedés fejlődésére is. Pontosabban: a közlekedéssel semminemű vonatkozásban nem álló technikai vívmányok nagy tömegek előállítását eredményezték mind a mezőgazdaságban, mind a gyárparban és így nagy szállítási feladatokat tettek szükségessé. A másik, hogy a mezőgazdasági termelés kapitalizálódása és a gyárpar expansiója bővítették különösen a kereskedelem működési területét, ez pedig ismét a közlekedési eszközök szaporítását hozta magával; a harmadik pedig, hogy a gazdasági élet egyéb ágaiban már korábban kialakult intézmények és vállalati formák a modern technikai vívmányok nyomán szervezett közlekedést úgy-ahogy mintegy készen, rendelkezésre állottak.

gazdasági élet korábbi szakaszain, de napjainkban sem találjuk meg feltétlenül és egész biztonsággal, változhatatlannal és általánosságban és nem is fogjuk megtalálni soha.

Egy-egy nagy gondolat, bizonyos időre látszik ad ugyan a racionalizmus eszméjének, de az, mire meg mire csakutóba jut és elvezeti az alig nyert energiát, új utakon keresi az érvényesülést, eredményt, sikereket, bagyran bár utain mindenütt, végül érvényes és általános formát nem ölthet soha.

Reményem szerint, mikor felépíti a specifikus energia elvét,

/ Haffenschnig W.G. : " Racionalizálás " Közgazdasági Elm. IV.

kötet. 424 old.

// Dr. Hermann Károly : Közlekedéspolitikai előadások.

8

A hatás és visszahatás törvénye a racionalizmus
tükrében.

A racionalizmus , mint irányelv, nem új az emberi gazdaság történetében. Mióta elindult a " homo sapiens" a természet meghódítására, mióta az Univerzum elérhető javait felhasználni igyekszik, minden cselekedete a racionalizmus jegyében folyik, hiszen az ész tanácsára, a legjobb belátása szerint azt teszi, ami a ő szempontjából, ami az ő céljai elérésére legelőnyösebbnek látszik. /

Tehát azt, ami a legelőnyösebbnek látszik. Nem azt ami tényleg a legelőnyösebb. A tényleg legelőnyösebbet ugyanis, nemcsak a gazdasági élet korábbi szakaszain, de napjainkban sem találjuk meg feltétlenül és egész biztonsággal, változhatatlanul és általánosságban és nem is fogjuk megtalálni soha.

Egy-egy nagy gondolat, bizonyos időre lökést ad ugyan a racionalizmus eszméjének, de az, újra meg újra zsákutcába jut és elveszti az alig nyert energiát, új utakon keresi az érvényesülést; eredményt, sikereket, hagyván bár utain mindenütt, végérvényes és általános formát nem ölthet soha.

Neumann Professor, mikor felépíti a specifikus energia elvét. //

/ Waffenschmidt W.G : " Racionalizálás " Közgazdasági Enc. IV .
kötet. 426 old.

// Dr. Neumann Károly : Közlekedéspolitikai előadások.

nem a " minden " közlekedési eszközök " minden " és általános előnyét hangoztatja, hanem egy közlekedési eszköznek konkrét és különös előnyét, s ezzel kézzelfoghatóan bizonyítja be egyszer - és mindenkorra - szemben a nagyhangu beállításokkal - hogy a racionalizmus nem általános és tűzzel-vassal keresztülvihető ötlet, hanem az adott helyzetből és a mindenkori természettudományi ismeretekből reális számítások eredményeképpen jelentkező elv, a konkrét felmerült gazdasági /: szállítási :/ szükséglet kielégítésére. /

Egyebek között tehát megállapítja, milyen irányban kell a közlekedési eszközök használatát fejleszteni, milyen eszközt állítunk a felmerült célok szolgálataiba, ^{és} bizonyos közlekedési eszközökkel, megállapítván azoknak legelőnyösebben kiaknázható hivatását, a méretekre is utal.

Kimondja: ha nagy tömegeket olcsón akarsz szállítani, építs uszályokat, ha ugyanott személyforgalomra van kilátás, - építs vasutat. //

A specifikus energia elve a közlekedés racionalizálásának kiinduló pontja kell hogy legyen.

A XIX. század közlekedése azonban még nem idegződött be az előnyök szerinti specializálódásra, eltekintve attól, hogy erre irányelv nem is volt. A század tőkeereje a technikai felfedezések alkalmazásával megteremti a közlekedési eszközöket és lehe-

/ Dr. Neumann Károly: Közlekedéspolitikai előadások.

// " " " " "

tővé teszi fejlődésüket addig is, amig azok saját erejükből tovább fejlődhetnek.

Mi történt azonban? A tőke üzembe állított egy csomó gőzhajót, amelyek nem működtek rentabilisan, épített vasutvonalakat, melyeket hamarosan felszedtek, energiát fektetett olyan közlekedési vállalkozásokba, amelyek eredményt fel nem mutattak, versenybe állított hajót vasuttal és viszont, úgyhogy sokszor a dumping vállalat korábban tönkrement, mint az, amelyet legyűrni kívánt. Azt mondhatnánk tehát, hogy a hatás törvénye nem érvényesült racionalis irányban. És mégis: a közlekedés fejlődött tovább, a vasutak, a hajók végeredményben kifizetődtek, előnyös vállalkozásnak bizonyult^{ak}, magukhoz szívták a megmeggatható tőkéket, törlesztették önmagukat és bőségesen kamatoztak. Újabb tőkeképződések okaivá lettek, közvetlenül és az egész gazdasági élet fellendítésére gyakorolt hatásuknál fogva közvetve egyaránt, úgyhogy a "visszahatás" mindenképen racionalisabb alakban jelentkezett, mint a "hatás". Vajjon azonban nem volt-e akkor a hatás is racionalis? - Feltétlenül az volt, bizonyos irányban, bizonyos ágazatokban. A tőke ugyanis lényegileg azonos a vele tényleg gazdálkodó birtokossal, a közlekedési eszköz pedig a tőkének egyik speciális megjelenési formája, illetőleg hordozója, s így a hatás végeredményben ugyanaz a kéz gyakorolja, amely a visszahatást fogja megindítani. A hatás a tőkének emberi kéz által mozgatott megnyilatkozása, a visszahatás pedig az emberi kéz által vezetett köz-

lekedési eszköznek gazdasági eredménye.

Ha tehát racionális lehetett a hatás és visszahatás közül az egyik, feltétlenül racionális lehet a másik is.

Ezért: nem hogy nem érvényesülhetett - különösen a század első felében - a hatás racionális irányban, hanem kevés kivétellel, jobbanmondva néhány szemponttól eltekintve nem úgy érvényesült.

Ennek oka pedig egyszerűen az, hogy fel kellett ismerni a hatás gyakorlati jelentőségét és kísérletezni, kivárni a visszahatás helyes érvényesülésének megtalálását.

Lássuk azonban a hatás érvényesülésének gazdasági feltételeit és lehetőségeit a XIX. században.

A hatás és visszahatás törvényeinek
általános vizsgálata.

Oppenheimer szerint a történelmi fejlődés és egyáltalán az egész emberi kultúra a gazdasági távolság csökkenésének eredménye. -- És ha Oppenheimer tanait támadja is a kritika, ha azok tulnyomó részét meg is cáfolja az irodalom, ez a megállapítása viszont, ha nem is egészen eredeti, /: - Adams Brooks is kifejti már - :/ annyira igaz, hogy bizonyításra sem szorul. /

A gazdasági élet nem ismer és nem ismerhet tér és időbeli korlátokat; ha fejlődhet is izoláltan gazdasági kultúra, az, a korlátokat szétfeszíteni törekszik és örök érvényű törvénye, hogy más területeket is be kíván vonni érdekközösségébe annál is inkább, mert fejlett voltának a tultermelés - legalább is bizonyos ágazataiban - kísérő jelensége.

Ez pedig az első tulajdonsága a fejlődő kapitalizmusnak, ami a közlekedésre hatást gyakorol. És mivel ennek rugója a termelés expanziója, leghelyesebb volna ezt az expanzív produkció hatásának nevezni.

Továbbmenve a kapitaliztikus akkumuláció vizsgálatában látjuk, hogy a tőke a lehető legelőnyösebb és legcélszerűbb elhelyeződést keresi. Már pedig mi lenne kedvezőbb és hasznot-hajtóbb vállalkozás, mint két eltérő, de annál dúsabb termésű

gazdasági vidék javainak kicserélése? "A" helyen csekély cse-reértékkel bír a só, míg "B" helyre "áttermelve" 150 %-os, vagy még több hasznót hajt a közlekedési eszköz. A tőke tehát "A"-ról "B"-re sőt fog szállítani, vissza pedig gyümölcsöt visz. A fejlődés első fázisában a kétféle üzleti tevékenység, az árkülönbségben és a szállításban rejlő gazdasági lehetőségek kihasználása egy kézben van. Később, a felhalmozott tőkék további elhelyezkedést keresvén, a kétféle tevékenység különvált, mivel a tőke kínálat egyik oldalon erősebb volt és jobb közlekedési eszközöket tudott az árkülönbség kihasználására plasticizálódott tőke szolgálatába állítani, mint volt annak saját eszköze.

Mármint: mindkét, a kapitalizmussal összefüggő jelenség, a túltermelés és a lehető legelőnyösebb tőkebefektetés, valamint mindkettőnek racionalis megoldása a közlekedés fejlesztésének irányában érvényesül. Itt azonban rendkívül érdekesen és előbbivel majdnem párhuzamosan mutatkozik a visszahatás törvénye.

Amíg közlekedés és kereskedelem egyet jelentett, a közlekedésnek csak közvetlen és egyenes irányu hatása jelentkezett. Terjesztette a kulturát, lebonyolította a konkrét felmerült forgalmat, kielégítette a szükségletek egy részét, sohasem az egészet azonban, tehát a kínálatnak kedvezett, meghagyván a közlekedést is monopolizáló kereskedelem monopol helyzetét: egyszerűen, mert méretei individuálisak voltak.

A kínálat és verseny, a tőkének fokozatos személytelenné válása azonban megteremti, illetőleg felszínre hozza a szállítás,

mint önálló vállalkozási formát, nem a konkrét alkalom, hanem a lehetőségek, nem csupán az egyéni, hanem az egész gazdasági élet érdekei, - az egész tőkés termelés expanziója és fejlődése közben a tradicionális korlátokat lassan ledöntő nagy, általános gazdasági és szellemi kultúra célirányában.

És ettől kezdve új iparágakat fejleszt, successive átalakítja a földjáradék elvét, eltolódást eredményez a csökkenő hozadék törvényében a gyáripari termelés expanziójának oly mérvét hozza magával, hogy utja ismét az individualizmus vágányára terelődik, mivel a magánvállalkozásban éppen az általában lehetővé tett tőkeakkumuláció a köz érdekével szemben ismét versenyre léphet.

Ez a forma azonban a gazdaságtörténeti és egyáltalán a történelmi fejlődés folyamán nem azonos a korábbi individuális formával. A magángazdaság ugyanis, szemben a szocializmus beállítással, - legalább pénzügyi szempontból - közeledést mutat a nemzetgazdasághoz. Ennek belátására gondoljunk csak az adózás fejlettebb voltára, a magánvállalati közlekedés nemzetgazdasági jelentőségére, vagy akár éppen a gazdasági imperializmusra, minek kiinduló pontja a magánvállalkozás nemzetközi versenye.

Kétségtelen azonban, hogy a tőkeakkumuláció ismét individualisabb jellegű helyzetet teremtett, ha a verseny viszont nagyobb arányú integrációkat eredményezett is a magánvállalkozásban. Most azonban a hatás és visszahatás kísérő jelenségeinek relációja változott meg: nem a közlekedési vállalkozás fog új ipar-

ágakat fejleszteni többé /: legalább is nem a korábbi formában/ és nem a közlekedés fog hatni a termelés expanziójára, hanem a termelés expanziója fejleszt új közlekedési ágakat és irányokat és a rohamosan fejlődő ipari élet szükségletei fognak a közlekedés által a mezőgazdasági termelés intenzitására hatni.

Amellett tehát, hogy a hatás és visszahatás törvénye állandó harcban áll egymással, váltakoznak maguk a ható és visszaható tényezők is, váltakozván az irányokat képviselő és megiszemélyesítő alanyok.

A közlekedés és egyáltalán az egész közgazdaságtan irodalmában különböző és sokszor egymással ellentétes beállítások és elméletek jelentkeznek a hatás és visszahatás törvényét illetőleg, aszerint, hogy az elgondolás szerzője közlekedéspolitikus, vagy eklektikus nemzetgazda, kapitalista vagy szocialista, a tőke, vagy a munka, avagy a termelés mindhárom tényezőjének figyelembevételével tárgyalja az ügyeket. Szerény munkám célja éppen az, hogy közös nevezőre hozzam benne a különböző irányokat és elgondolásokat, objektív szemmel vizsgáljam a hatás és visszahatás törvényeit, állításaimnak minden egyes tételét statisztikai, gazdaságtörténeti és közgazdasági tételekkel alátámasztva.

Az ipari és kereskedelmi tőke ~~akkumuláció~~

hatása a közlekedésre.

A gazdaságtörténet tanulmányozása közben azt tapasztaljuk, hogy a termelési többletek, jobban mondva a termelési fölöslegek keletkezése rendszerint megallozta a forgalmat; és ezt már abból a logikai alapról is következtethetnénk, hogy a javak kicserélését szükségképen azok előállítása előzi meg.

Ezek a termelési fölöslegek pedig tekintettel arra, hogy eleinte csak a közvetlen környező vidékeken találtak elhelyezésre, már tőkét halmoztak fel a közlekedés nagyobb arányu kifejlődése előtt. Az így felhalmozódott tőke pedig egyrészt növeli a vállalkozások arányait és így nagyobb produktivitása távolabbi piacokat keres, másrészt a szállítás eszközeibe is nagyobb befektetéseket tesz lehetségessé. Azt mondhatnánk, hogy az ipari és kereskedelmi tőkefelhalmozódás mintegy kiéspiti a közlekedést, successive haladva mind nagyobb és nagyobb távolságok felé. Legalábbis ez a fejlődés menete a vasutó és a gőzhajó üzembehelyezéséig. Ezeknek létesítését ugyan a meglévő tőkeenergia teszi lehetségessé, mégis az ígéretek, miket ezeknek az új eszközöknek gazdasági szerepe és rövid időn belül mutatkozó eredményei tesznek, újabb területeknek a forgalomba

bevonását nem successive hőtérálmagukkal, hanem a mindenkori lehetőségek határain belül nagyobb mértékben, azért érezhetjük minetegy ösztönöszertlen é még eléekintve a statisztika

tika adataitól is, - hogy itt a visszhatás sokkal korábban jelentkezett és sokkal nagyobb mértékű volt mind azt várni lehetett.. A közlekedési eszköz szinte magnetikus hatással van a termelt és termelendő javakra, hiszen a vállalkozói szellem új kereseti lehetőségeket lát a szállítás útján megvalósíthatónak és javait - mint azt Sax kifejti / - mennyiségileg és minőségileg egyaránt a szállítási lehetőségekhez mérten fogja előállítani. Egyben azonban növelni fogja a közlekedési eszközök szállítóképességét, mind nagyobb és nagyobb tőkéket fektetvén azokba, úgy hogy az eszközök fejlettségének mérve szintén gyorsan fogja átlépni azt a határt, amit a konkrét felmerült szállítás szükségletek megszabnak. És akkor következik el a Philippson által felfedezett jelenség, hogy tudniillik a közlekedés rohamosan fejlődik a gazdasági körülmények hatása alatt egy bizonyos fokig, de aztán hirtelen megáll, sőt reakció következik be fejlődésében. //

/ Sax: Allgemeine Verkehrslehre, 18. köv. old.

// Philippson: Handel und Verkehr. 164. old.

A közlekedés hatása a földjáradék alakulására.

A fejlődő kapitalizmus gazdasági gócpontokat létesít, melyeken át egyrészt lebonyolódik a forgalom, másrészt a kulturjavak megfelelően szelektálva továbbítatnak a környező területekre. Egyrészt ez a körülmény tehát, másrészt Thünen tételéből következő ama tény, hogy a kisebb kulturájú területekről a gócpontok felé haladva növekszik az intenzitás, hozza magával, hogy a gócpontok körül magának a gócpontnak fejlődésére a környező vidékek kulturája növekvő tendenciát mutat. Ez a körülmény kézenfekvő és természetes. ^{azért} Nem is tartottam szükségesnek leírni ezt, hogy egyéb megállapítások hézagait pótoljam, hanem, hogy az új, a kapitaliztikus akkumulációval és különösen a közlekedési viszonyokkal szervesen összefüggő földjáradék elméletének a magam szempontjából történő magyarázatához és bizonyos irányú kibővítéséhez az alapokat lerakjam.

Aereboe ugyanis felállítja a tételt, hogy a földjáradék csak kulturterületeken jelentkezik / és Ricardó földjáradék elméletét a saját beállításában úgy változtatja meg, hogy a gazdasági kultúra fejlődésének legmagasabb fázisában nem a különbözeti, hanem a "kulturrátétel járadéka" jelentkezik és a telek értékét a fogyasztó piactól való egyszerű távolság határozza

/ " Agrárpolitika" /: Lásd: Czettler: " Agrárpolitika" a Magyar Szemle Kincstára, 1932. 48-50 old. :/

meg, függetlenül a talaj minőségétől is, ha a szállítási költségek például két kérdéses telekre vonatkozólag azonosak. Ezzel a megállapításával Aereboe tulajdonképpen a gazdasági távolság jelentőségét ismeri fel és lényegileg nem tesz mást, minthogy új fogalomkörrel és új irányú megvilágítással kibővíti a gazdasági távolság változásainak hatását. Ha ugyanis - mondja Aereboe akár a gazdasági, akár a technikai fejlődés folyamán eszökkennek a szállítási költségek, eltolódások következnek be a földek minőségi értékében és helyzeti energiájában, mert korábban értéktelen földterületek egyszeriben értékessé válnak és addig a helyzetüknél fogva drága földek értékét kisebb értékek javára kiegyenlíti a közlekedés. A fűvarozásból eredő költségtöbblet ugyanis úgy hat, mint a föld minőségének rosszabbodása egyrésztől, másrésztől pedig a technika fejlődése nyomán a közlekedési viszonyok előnyösebbé válása nagyobb távolságokat von be a kultúra körébe és távolabb fekvő földterületek terményeinek könnyebb felhasználásával, azokon nagyobb intenzitást tesz lehetővé és szükségessé.

Kimondhatjuk tehát, hogy a mindenkori közlekedési viszonyoktól sokkal inkább függ a földjáradék mértéke, mint magától a talaj minőségétől. Kétségtelen tény, hogy ugyanazon szállítási feltételek mellett a jobb minőségű talaj nagyobb járadékot eredményez, nem is azt kívánom itt bizonyítani, hogy ilyen irányú változásokat okoznának a közlekedési viszonyok, hanem azt, hogy valamely területet a fogyasztó piachoz való közelsége előnyösebb helyzetbe hoz, mint egy másik, sokkal jobb talaj viszonyokkal rendelkező termőterületet annak abszolút belső értéke.

A fuvarköltiségeken kívül a közlekedésnek még egy más irányu hatása is elősegíti ezt a körülményt: nevezetesen az, hogy közelebb viszi a kultúrát a mezőgazdasághoz, ezáltal fejlesztően hat a termelési technikára és leghathatósabb kiinduló pontja a költségesebb beruházásoknak is. Ezek kisebb értékű, gazdaságilag eddig rossz talajviszonyaik miatt nem értékesített területek meliorációját és gazdaságilag hasznossá tételét hozzák magukkal és így járadékukat fogják növelni.

De még tovább is mehetünk. Az intenzitás növelésének technikai akadályai napjainkban ugyyszólván egyáltalán nincsenek, legfeljebb gazdasági akadályai; a gazdasági akadályok megszüntével tehát technikai lehetőségek érvényesülésének nyílik tere és így abban a pillanatban, amint valamely eddig mezőgazdaságilag használatatlan terület technikai eszközökkel való használhatóvá tétele költségeinek kamata kisebb mint a fuvardíj különbözet, ami előáll az előnyösebb természeti viszonyok között termelő, de sokkal távolabb fekvő területeknek a piac szempontjából megállapított termelési költségeiről, - az eddig teljesen használatatlan földet használhatóvá fogják tenni. Hiszen rendelkezésre állnak erre a célra a kémiaának és fizikának hatásos és szinte csodát művelő eszközei, a kérdés csupán az, racionalis-e a melioráció. Erre pedig a feleletet a fentebb említett fuvardíj különbözet adja meg.

Gondoljunk csak az anyaország területéhez képest igazán nagy gyarmathíradalommal rendelkező Hollandiára, melynek gyarmatain, bérletein és érdekeltségi területein ugyyszólván minden mezőgaz-

dasági termény előállítható, mégis, egyre nagyobb erőfeszítéssel vivja gázsi, költséges, de diadalmas harcát a tengerrel, minden meghódítható talpalatnyi földért. Ennek a rengeteg pénzt igénylő meliorációnak a rugója pedig gazdasági szempontból az a fuvardíj-különbözet, amely $\text{\$}$ Huizenből Rotterdamba, és a Jávából Amsterdamba való szállítás költségei között áll. Vagy gondoljunk a jelentékeny gabonatermő gyarmatbirodalommal rendelkező országokra, melyek otthon, a sokkal rosszabb klimatikus és talajviszonyok mellett is, ha egyáltalán lehetséges termelnek gabonát, sőt terméketlen és igen rossz földeket óriási befektetésekkel termőkké varázsolnak, gyarmataik gabonaföldelegét pedig lehetőleg az azokhoz legközelebb eső területeken értékesítik.

Ezek után nyugodtan felállíthatjuk a tételt, hogy a közlekedés fejlődése nemcsak, hogy eltörlődést eredményez a földjáradék eddigi viszonyaiban, hanem új földjáradékok forrásává válik. Még úgy sem volna túlzás kifejeznem magamat, hogy a közlekedés földjáradékot "termel". Ez a megállapítás nem csófolja meg részleteiben sem Areboonak idevonatkozó állításait, sőt inkább bizonyíték azok igazsága mellett és részben alátámasztja, részben pedig tovább viszi azokat, bár Areboe mikor a "kultúrrá tétel" járadékáról beszél, nem gondol az eddig használhatatlan, csupán az eddig nem használt, de átalakítás nélkül használható, valamint az eddig extenzív művelt és ezután intenzív művelés alá vett területekre.

Most már visszatérve a kiindulási pontomhoz, hogy tudnillik a közlekedési eszközökkel a kulturgócponthoz csatolt terület föld-

járadéka növekszik, még egy érdekes megállapítást tehetünk.

Két gazdasági gócpont között megindul a forgalom. Mindkettő körül - tegyük fel - egyenlő sugara körben és egyenlő mértékben fejlesztették az intenzitást és földjáradékot a közlekedési viszonyok, már a két gócpont közötti forgalom megindulása előtt. A két körnek a sugara azonban együttesen sem teszi ki a két pont egymástól való távolságának mértékét, a két pont közötti távolság közepén tehát eddig gazdaságilag nem hasznosított, vagy egészen extenzíve művelt terület volt. A két pont közötti forgalom megindulásával azonban például vasut fogja átszelni ezt a területet és bevonja a gazdasági kultúra körébe. Figyeljük tehát a gazdasági élet itteni alakulását.

A két gócpont élelmiszer és ipari-nyersanyag szükségletét teljesen kielégítik a fentebb említett körök, tehát a kérdéses terület mezőgazdasági terményeire a kultúrközpontok szempontjából szükség nincs. A két körön belül azonban idővel keletkezni fognak kisebb-nagyobb olyan városok is, melyek termelőkből lassan fogyasztokká industrializálódnak és hamar saját körük középpontjával egyenlő távolságra vannak a másik kör középpontjától és a másik kör hasonló másodrangú városaitól, az azokkal szükségképpen kialakuló forgalmat földrajzi elhelyezkedésükénél és tarifális okoknál fogva nem saját központi fővárosukon keresztül fogják lebonyolítani, hanem az új vasutakat építenek, melyek a legrövidebb távolságot keresve, a két pont között lévő még mindig kihasználatlan területen fogják az eredeti vasutvonalat, vagy egyáltalán utvonalat /: hiszen hajóutra is gondolhatunk :/ átszelni.

Itt tehát közlekedési gócpont keletkezhet anélkül, hogy már korábban bármiféle kultúra keletkezett volna.

Nagy forgalom indul azonban meg ezen a ponton és rohamosan fejlődik a mezőgazdasági termelés, mégpedig egyre növekvő intenzitással, mert az eredeti körök élelmiszer és ipari-nyersanyag termelését az eredeti központok igénylik és különben is, az új ideális közlekedési viszonyoknál fogva, az új városok és az újennan hasznosított terület között a gazdasági távolság minél jobban csökkenni fog.

Közben nő a kapitalisztikus akkumuláció az új városokban, ami természetesen fejleszti az egymáshoz közti forgalmat, úgyhogy az új forgalmi gócponton nagy város keletkezik, mely előnyös közlekedési viszonyainál fogva hamar felszárnyalhatja a régebbi gócpontokat, központtá önmagát teszi, a régiekben pedig megáll, sőt esetleg aláhanyaglik a kultúra.

Igen messze vezetne, ha a földjáradék további alakulását kívánnánk figyelemmel kísérni, itt csak annyit még, hogy Amerikának a felfedezés kora óta ugyiszólván a szemünk előtt lezajlott közlekedés történetéből ez az számra lehetne példát felhozni a fentebbiekre. Gondoljunk azonban inkább a még klasszikusabb példára, Levanterra, mely a fentebb vázolt közlekedési viszonyainál fogva volt egy évezreden keresztül a világ közepe . . .

A pénzvilág és a közlekedés kölcsönhatása.

Láttuk tehát, hogy a tőkés gazdálkodás egyes ágazatai, az őstermelés, ipar, kereskedelem miként alakulnak a közlekedés kölcsönhatásában. Ezeknél talán kivéve a közlekedésnek a följáradékra gyakorolt növelő, átalakító és az értékarányt geográfiailag áthelyező hatását, - a kiinduló pont, az evolúció rugója, a már évszázadokkal előbb megindult kapitalisztikus akkumuláció volt, a visszahatás pedig sohasem közvetlen, hanem mindig közvetett.

Itt azonban a tőkés termelés szeizmográfján, a konjunkturális viszonyokhoz legplasztikusabban indomulni tudó pénzvilágban, a hatás és visszahatás törvényét nem alkalmazhatjuk a korábbi merev formájában, mert az absztrakt pénz a gazdasági élet hullámaiban mindig a legmagasabb pontot, a hirtelen felemelkedést keresi és találja meg, ugyszólván minden pillanatban más formában, a viszonyok minden változásában más eszközökkel.

Kétségtelen tény, hogy a kiinduló pont itt is a tőke meglévő ereje. Nem is lehetett másként, hiszen a gőzhajó és a vasutak térfoglalása előtt a közlekedés kizárólagosan eszköz a kézben és nem egyuttal cél is, hatalmas arányu pénzműveletek lebonyolítására. A kiinduló pont már csak azért is a tőke, - eltekintve

a kapitalisztikus gazdálkodás egyéb jelenségeitől -, mert az építkezésekhez, általában a beruházásokhoz első pillanatban egyszerűen pénz kellett. Nem kötvények, konzorciumok, hanem csupán néhány kilométernyi vasutvonal, egy-két kereskedelmi hajó megépítéséhez szükséges tőke. A lehetőségekben rejlő előnyök gyors felismerése azonban ellenkező irányban hat. A vasut és flotaépítés önmagában lesz a cél; a közlekedés nemcsak a szállítás eszköze már, hanem a tőkekoncentrációé is, nemcsak a forgalmat bonyolítja le, hanem tőkét is kondenzál.

Már a beruházások első kulminációján túl azonban megindul a visszahatás folyamata. Túl ugyan is a már korábban az álló-tőkenem javára történt eltolódáson, a közlekedés változást idéz elő a tőke jellegén, annak fluktuációjában, a tőzsdén, a bankokban és egyáltalán a piac minden területén.

Lássuk azonban először a tényeket és a számokat.

Mindenekelőtt meg kell tehát állapítanunk, hogy mint

Sax is mondja, / az állótőke javára eredményezett közlekedés eltolódást

Alljon itt néhány jellemző adat a magyar és a külföldi viszonyokról, a kiegyezés korától, illetőleg az államvasuti rendszer térfoglalásáról, az építési és beruházási arányokról:

1./ A magyar és közös vasutak építési tőkéje 1867

Év.	A pályáknak építési hossza mértföldekben	Építési tőke nagysága forint o. é.
1867.	522.84	363.429.526
1868.	570.77	408.081.913

/ Allgemeine Verkehrslehre, I. köt. 61. old.

Év.	A pályáknak építési hossza mértföldekben	Építési tőke nagysága forint o.é.
1869.	584.91	439,896.992
1870.	648.91	525,146.583
1871.	863.29	709,594.924
1872.	998.61	841,010.802

Tisztán magyar vasut-hálózat

1868.	341.32	231,471.222
1869.	355.04	268,593.842
1870.	456.51	344,137.764
1871.	570.55	454,882.353
1872.	706.59	561,038.296 /

2. A m. kir. államvasutak felhasznált beruházási tőkéje. 1872-1900-ig.

Év.	korona
1872.	929,110.326
1882.	965,802.793
1888.	984,785.188
1889.	1, 145,957.724
1890.	1, 423,469.352
1891.	1, 698,671.736
1892.	1, 732,104.236
1893.	1, 751,211.976
1894.	1, 775,751.546
1895.	1, 843,468.682

/ Vasuti és hajózási vállalatok üzleteredményei és fejlődése

/:A m. kir.közm. és közl. Minist. kiad:/ III.évf. 1872.100old.

Év.	korona
1896.	1.866,283.110
1897.	1.985,324.182
1898.	2.042,613.280
1899.	2.076,737.812
1900.	2.186,542.120 /

2./ Vagy egyetlen esztendő /: nem is éppen a legintenzívebb :
az európai viszonyokról:

Befektetési tőke /: 1883 :/:

Millió frank

Németország	11,797.2
Ausztria-Magyarország	7.968.9
Belgium	?
Dánia	190.6
Nagybritannia.	19.129.3
Olaszország	2.852.3
Norvégia	158.2
Németalföld	602.6
Románia	425.5
Svédország	599.4
Svaja	933.6
Franciaország	11.537.7
Olaszország	6.025.5 //

/ 1900. Magyar Statisztikai évkönyv. 223 old.

// Dr. Földes Béla: 1886. Statisztikai évkönyv. 172. old.

4./ Európában egy kilométer vasutvonal átlagban 361.200 koronába, a többi földrészeken pedig átlagban csak 188.400 koronába került.

Ezek az alapokon kiszámíthatjuk, hogy 1906. végén Európa vasutjaiban átlag és kereken 114 milliárd koronányi, a többi földrészek vasutjaiba pedig 166 milliárd koronányi tőke, vagyis a világ összes vasutjaiba kereken 230 milliárd koronányi tőke volt befektetve.

Az egyes európai államok vasutjaiba a következő tőkék voltak 1906. év végén befektetve:

Európai államok	Vonalhossz km.	Beruházási tőke egészben koronában	km.-ként
Németország	55.747	18.000.000.000	323.774
Ausztria	21.594	7.613.200.000	347.915
Magyarország	18.683	3.704.400.000	199.224
Franciaország	45.752	17.406.000.000	380.444
Belgium	4.008	2.112.000.000	527.036
Németalföld	2.661	688.800.000	268.737
N.Brittani és Írhon	36.418	30.444.000.000	835.957
Dánia	1.922	286.800.000	149.525
Norvégia	2.247	286.800.000	127.475
Svédország:			
Államvasutak: 4.199		602.400.000	143.413
Magánvasutak: 8.144		583.200.000	715.908
Oroszország	60.407	15.028.800.000	248.800
Finnország	3.053	324.000.000	160.080

Európai államok	Vonalhossz km.	Beruházási tőke egészben koronában	km.-ként
Románia.	3.179	853.200.000	268.403
Szerbia	541	103.200.000	189.938
Bulgária	11.209	153.600.000	126.578
Olaszország	16.129	5.491.200.000	313.788
Svaja	4.258	1.382.400.000	330.712
Spanyolország	3.656	1.108.800.000	303.409 /

Kibővitve azonban a Sax által említett megokolásokat, melyek szerint a közlekedés a saját eszközeibe szükséges nagy állótőke befektetés igényével létesíti ennek a tőkenemnek óriási felhalmozódását. Mert bár kézenfekvő ennek az állításnak az igazsága, ez még csak az egyik szempont és a szemlélődés irányát nem csupán a közlekedésre koncentrálva, hanem a gazdasági élet összeségét és minden irányu tőkebefektetést tekintve, hozzá kell fűznünk a Schumpeter // által említett, s a növekvő forgalom által létesült új vállalatokban felhalmozódó állótőkék jelentőségét is. Ugyancsak hozzá kell számitanunk, illetőleg figyelemre méltatnunk a közlekedésnek a jövedelem előzrlásra és a forgalomba bevont területekre gyakorolt hatásánál fogva az építkezésekbe és a régebbi, különösen a mezőgazdasági vállalatokba történő álló

/Dr. Szabolcsy Antal: A vasutgazdaságtan elemei. 18. old.

// Schumpeter J." Kapital" c. cikke a Hwb.d. Staatsw.5.k-ben 4. kiadás. Jena. 1923.

tőke befektetéseket, melyeknek specialis értelemben vett jelentőségét, nem állván a kapitalista evolúció homlokterében, az irodalom meglehetősen elhanyagolja.

Eme állótőke befektetések pedig újabb forgótőkéket tesznek szükségessé, jobbanmondva a nagyobb állótőkék kamatjainak kitermelése nagyobb forgótőke befektetéseket igényel és így közvetlenül és közvetve egyaránt hatást gyakorol a közlekedés a tőkeképződésre.

Minkettől pedig: az álló- és forgótőke befektetés egyaránt megfelelő hitelszervezetet kíván. Lássuk tehát a közlekedésnek a hitelre gyakorolt befolyását. Heller Farkas egyik cikkében / a vasutaknak a hitelszervezet kialakításában vitt szerepét minden szempontra kiterjedően tárgyalja, ehelyen azonban nem csupán a vasut, hanem általában a közlekedés szerepéről lévén szó, dr Heller Farkas elgondolásába párhuzamosan be kell illesztenünk egyéb közlekedési eszközök szerepét is. Kétségtelen, hogy hosszú lejáratu és rendkívül nagyarányu tőkebefektetésre elsősorban a vasut építésekénél volt és van szükség. Vitán felül áll az is, hogy miután felismerték a vasutaknak a nagy távolságok összekötésével betöltendő hatalmas hivatását, hirtelen és sürgősen merült fel a vasutal járó nagy tőkebefektetés szükségessége; az a kitétel azonban // miszerint a szükséges tőkét nem lehet apró részletekben mintegy részvénytársasági alapon összegyűjteni, - nem

/ " A vasutak szerepe a hitelszervezet és a finanszírozás eszközeinek kialakításában " a Vasuti és közlekedési közlöny 1930 márc. 2 és 9.-iki száma

//

"

"

"

171.old.3.bek.

örökérvényű és a multban is csak a nagyobb arányu vasutvállalatok létesítésére vonatkozólag állta meg a helyét. Heller professzor nem is a részvénytársaságok jelentőségét kicsinyli le kitételével, hanem inkább a vasutépítéshez szükséges tőkebefektetések sürgős volta és kolosszális méreteire kíván utalni. A tőke szükségletek méreteire jellemzők Werner Sombart / adatai, melyek szerint Németországban a vasutépítés megindulásától -/: 1820-tól :/ 1851-ig 800 millió márkát fektettek, 1865-ig újabb egy milliárd márkát az ettől kezdődő öt év alatt tehát egészen rövid idő alatt 3 milliárd márkánál is többet- vasutakba.

Wirth // szerint Franciaországban a mult század 60 - as éveinek közepén egy év alatt több mint egy milliárd frankot fektettek vasutakba, Angliában pedig egy napon 1845. július 16-án, királyi jóváhagyással engedélyezett vasutak építéséhez közel 14 millió font tőkére volt szükség.

Nagy-Britannia 1844-től 1847-ig a következő új vonalakra adatott meg az építési engedély:

1844-ben	57 engedély	1.288 km. vasutra	517.625.000 frk tőké
1845-ben	120 "	4.347 " "	1.501.857.000 " " ^{vel}
1846-ban	270 "	7.306 " "	3.348.588.542 " "
1847-ben	190 "	2.179 " "	996.368.232 " "

##

/ " Die Deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert. 3.

kiad. Tübingen, 1913. I. 241-242 old.

// Geschichte der Handelskrisen. 3. kiad. Frankfurt am Main. 1883.

I. a. 226. otf.

/// Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök története. 169 old.

Amerikában, szemben Angliával, a nagyarányú fellendülés, körülbelül 10 évvel később, az ötvenes években, főleg azok vége felé következik be.

Hogy jellemezzem az amerikai vasuthálózat rohamos emelkedését, szükségesnek tartom az alantabb következő kimutatást is felvenni:

Év	mértföld	Év	mértföld
1830.	23	1849.	7.365
1831.	95	1850.	9.021
1832.	229	1851.	10.982
1833.	380	1852.	12.908
1834.	633	1853.	15.360
1835.	1.098	1854.	16.720
1836.	1.273	1855.	18.374
1837.	1.497	1856.	22.016
1838.	1.913	1857.	24.503
1839.	2.302	1858.	26.968
1840.	2.818	1859.	27.789
1841.	3.535	1860.	30.635
1842.	4.026	1861.	31.286
1843.	4.185	1862.	32.120
1844.	4.377	1863.	33.170
1845.	4.633	1864.	33.908
1846.	4.930	1865.	35.085
1847.	5.598	1866.	36.801
1848.	5.596	1867.	39.250

Év	mértföld	Év	mértföld
1868.	42.229	1875.	74.096
1869.	46.844	1876.	76.808
1870.	52.914	1877.	79.089
1871.	60.283	1878.	81.776
1872.	66.171	1879.	86.497
1873.	70.278	1880.	93.671
1874.	72.383	1881.	104.813. /

Mivel pedig ezek a tények nem elszigetelten egyes országokban mutatkoztak, hanem minden kulturállamban úgy-
szólván egyszerre, egyik állam sem számíthatott különösebb
mértékben a másakra. A Wagner // által összegyűjtött adatok
szerint a világ vasuthálózatának hossza 1860-ban 100.000 ki-
lóméter volt /: kb. fele Európára fele Amerikára esik :/
1870-ben mintegy 230.000 kilométer /: kb. 53 % Európára,
45 % Amerikára, 2 %-a a többi világrészre esik :/ 1880-ban
már közel 400.000 /: itt már Amerika százalékaránya felül
mulja Európáét, valamint növekvőben van a többi világrész-
nek különösen Ázsiának százalékarányai:/; 1890-ben több
mint 600.000 kilométer /: minek jóval több mint fele Ameri-
kára, 40 %-a Európára esik :/ 1900-ban 800.000 kilométer
/: minek 50 %-a Amerikára, 30 %-a Európára, 20 %-a a többi
világrészre különösen Afrikára és Ázsiára esik. /

/ Dr Földes Béla. Statisztikai évkönyv. 1886. 172 old.

// Közgazdasági enciklopédia III. kötet. 640. old.

Afrika vasuti hálózata 1882. év elején a következő hosszal birt:

	angol mértföld	kilóméter	földrajzi mértföld
Algir	730	1153	199.2
Tunis	60	249	33,7
Egyptom	1.500	1518	205.0
Cap és Natal . . .	568	1075	145.3
Mauritius	66	106	14.3
Összesen:	3.024	4101	497.5 /

/: Érdekes és a gazdasági kultúra fejlődésére jellemző, hogy először Amerika, később a többi világűrész javára történik a XX. században eltolódás.:/ Mint különben Heller cikkében kifejti, ezekkel a nagyarányu vasutépítkezésekkel kapcsolatban meg kellett találni a tőke felszívásnak megfelelő eszközeit és pedig az értékpapír kibocsátás útján, ami viszont a konzorciumok és általában a finanszírozó társaságok nagyarányu fejlődésére volt hatással.

Bár a hajózás kifejlődése aránytalanul régebbi a vasutakénál és így oly nagymértékű hirtelen tőke befektetésre talán nem volt szüksége mint a vasutaknak, mégis, a gőzhajó üzembeállítása, valamint a vasutnak a hajózásra gyakorolt közvetlen és közvetett hatása a hajózásban is már a múlt század folyamán nagyobbarányu és eléggé sürgős tőkebefektetést tett szükségessé. Hozzájárult mindezekhez a hatásokhoz a gyarmati kultúra rohamos fejlődése is, ami viszont a tengeri kereskedelmet fejlesztí és sürgős flottaépítést tesz szükségessé.

Függetlenül tehát a vasutépítéstől, a hajózás külön is fejlődik és

belép a nagy hitelt igénylő vállalkozások sorába.

Hogy pedig a hajózás gazdasági súlyban mily nagy jelentőségű a vasut mellett is, arra jellemzők a Spallart által összegyűjtött adatok, melyek szerint az összes tengerihajók hordképessége még 1882-ben is 13 millió súlytonnával multa felül a vasutak hordképességét és ugyanekkor a gőzhajópark már több mint kétötöd részét tette a világ egész hajóparkjának . /

1882-től 1895-ig stagnál, 95-től 1900-ig pedig visszaesést mutat ugyan a gőzhajók számaránya, a Br. Reg. tonnaszám azonban aránytalanul emelkedik, úgyhogy a látszólagos visszaesés a valóságban nagyarányú fejlődést jelent. //: 1892-ben a hajók száma 33 ezer volt, a Br. Reg. tonna 24 ezer, 95-ben a hajók száma 30-ezerre csökkent, míg a Br. Reg. tonnaszám 26-ra emelkedett; 1900 végére a hajók száma mégjobban, 27-ezerre esett vissza, ezzel szemben azonban a Br. Reg. tonnaszám 40 ezer fölé emelkedett. /: Wagner: Közgazdasági Enciklopédia II. köt. 640 old. graf. :/

A kereskedelmi hajózás fejlődése 1820 óta.

Év.	Vitorlások	Gőzhajók	Összesen	Effektiv teher birás register tonnaja ezrekben	A gőzhajók ef- fektiv tonna- tartalma %-ba
1820	3.140	6	3.146	3.170	1
1830	3.022	28	3.050	3.162	4
1840	4.560	116	4.676	5.140	11
1850.	6.513	392	4.905	8.473	23

/ Ferenczy, Pallas Lex.8.köt. 553 old.

Év	Vitorlások	Gőzhajók	Összesen	Effektiv teher birás	A gőzhajók ef- fektiv tonna- tartalma %-ba
	register tonnája ezrekben				
1860	9.586	820	10.406	13.686	30
1870	13.868	1918	15.576	23.458	41
1881	15.002	5644	20.646	43.222	66
1885	11.216	6693	17.909	44.682	72.3 /

A világkereskedelem hajóinak 1885. évi állománya.

Allam	100 tonnás és nagyobb vitor- lások	100 tonnás és nagyobb gőző- sök.
-------	--	--

Angolország :

Nagybritannia

és Irland.	5.114	5.020
--------------------	-------	-------

Gyarmatok	2.767	692
---------------------	-------	-----

Összesen:	7.881	5.712
-----------	-------	-------

Amerika.	3.542	368
------------------	-------	-----

Argentina.	23	17
--------------------	----	----

Auszt.-Magyarorsz.	375	115
----------------------------	-----	-----

Belgium	9	63
-------------------	---	----

Bolivia	-	1
-------------------	---	---

Brazília	116	86
--------------------	-----	----

Chile	119	40
-----------------	-----	----

Columbia	2	-
--------------------	---	---

Costa- Rica	1	2
-----------------------	---	---

Dánia.	658	206
----------------	-----	-----

Franciaorsz.	1.194	508
----------------------	-------	-----

/ Csopey- Kuppis. A világforgalom. 528 old.

Állam	100 tonnás és nagyobb vitor- lások.	100 tonnás és nagyobb gőzö- sök.
Görögország . . .	1.251	74
Haitai	-	5
Hawai	5	20
Hollandia	542	152
Japán	120	104
Kína	2	23
Mexikó	11	15
Montenegró . . .	7	-
Németország . . .	1.794	559
Norvégia	3.369	282
Olaszország . . .	1.674	153
Oroszország . . .	931	209
Peru	18	7
Perzsia	-	1

1890. elején az egész világ tengeri kereskedelmi hajóinak állománya Kiaer szerint, csupán a nemzetközi forgalomban számottevő, 50 ton-
nán felüli hajókat véve tekintetbe, 51.173 hajó volt 19.551*7 ezer
tonnatartalommal /: német tonnamérésre redukálva :/ ebből a gőz-
hajókra esett szám szerint 12.569 hajó /: 24*56 % :/ tonnatarta-
lom szerint azonban már 9.043*2 ezer tonna /: 46*25 % :/. A fenteb-
bi számok is mutatják Nagy-Britannia roppant tengeri hatalmát. 1763-
ban a britt kereskedelmi hajók összes tonnatartalma 566 ezer volt,
a század elején 1800-ban 1.698 ezer a század közepén 1850-ben 3565
ezer, így emelkedett évről-évre csaknem megszakítás nélkül, míg

1891-ben elérte a 8.583*6 ezret. Nagy-Britannia nemcsak saját hajóinak számára 8 tonnatartalmára mulja felül a többi államokat, hanem a hajógyártás tekintetében is, az angol hajógyárakban az 1882-től nyolc év alatt készült hajók tonnatartalmát a következő számok mutatják:

1884-ben	498.274 tonna	1888-ban	573.947 T
1885-ben	441.012 "	1889-ben	854.729 "
1886-ban	331.528 "	1890-ben	812.638 "
1887-ben	377.198 "	1891-ben	809.493 "

Ez a fejlődés pedig, természetesen ismét nagy tőkebefektetéseket tett szükségessé és ez a tőkeakkumuláció annál inkább kapitalisztikus jellegű, mert a kezdeményezés és eredmény egyaránt a magánvállalkozás oldalán maradtak. /: Mivel a kereskedelmihajózás ugy-
szólván teljesen magánvállalkozási forma :/.

A XIX. század elején fejlődik ki a postaügy is, illetőleg alakul át a magánvállalkozásból államivá. (talakulásának folyamatát, technikai fejlődését, valamint statisztikai adatait dolgozatom korábbi fejezete tárgyalja, itt csupán annyit, hogy az európai postaforgalom 1868-tól 1895-ig mintegy 18 %-os emelkedést mutat, nem is beszélve a közben és később még rohamosabban fejlődő táviróról, telefonról és tengeralatti kábelekről, melyekről szintén más fejezetekben szóltam.

Mindent összevetve, a közlekedés eszközeinek kiépítése nagy tőke-

/ Jekelfalussy-Varga. 1892. Közgazdasági és statisztikai évkönyv.

befektetéseket igényelt, miket természetesen csak hitel útján lehetett kielégíteni.

És akár állami, akár államilag támogatott vasutépítkezésekről volt szó, feltétlenül nagy pénzekre volt szükség.

Ezeknek nagy arányáról, egyrészt tekintettel a nagy anyagra, ami az összes országokvasut adósságainak összeírását jelentené, másrészt a másféle megvilágosításokból is ismert példa kedvéért vegyük Magyarország ilyenmő adósságait. Ezek a következők: kamatbiztosítást élvező vasutak átvétele folytán elvállalt adósságok.

1./ Az 1876. évi L. t.c. alapján a keleti vasut átvétele folytán elvállalt adósság és felvett 9,989.300 frtnyi kölcsön: I. kibocsátásu elsőbbségi kölcsön 2,301.415 frt., II. kibocsátásu elsőbbségi kölcsön 1,860.475 frt. A 9,989.300 frt-nyi kölcsön 630.116 frt Kezelési költségek 20.911 frt.

2./ Az 1880 évi XXXVIII.t.c. alapján a tiszavidéki vasut megváltása folytán elvállalt adósság: A részvénytőzvények beváltására 391.898 frt. 15,750.000 frt-nyi sorajegykölcsön évi járadéka 819.000 frt. a./ 19.509,500 frt-nyi elsőbbségi kölcsön 5 % kamatjára 975.475 frt b./ és tőke törlesztésére 51.000 frt. Kezelési Költségek 5.349 frt.

3./ Az 1884 évi XXIX. t.c. alapján az " Első erdélyi vasut, megváltása folytán elvállalt adósság: Részvény-tőzvény kamatozására és törlesztésére 1,172.586 frt. Az 1875 évi XLI. és 1876 évi XI .t.c. folytán felvett egyesített vasuti beruházási kölcsönből az első erdélyi vasutra eső részösszeg kamatozása és tőketörlesztése 269.860 frt. Kezelési költségek 5,911 frt.

4./ Az 1884 évi XXX.t.c. alapján a báttaszék-dombovár-zákányi /: duna-drávai :/ vasut megváltása folytán elvállalt adós-

ság: Részvénytársaság kamatozására és törlesztésére 355.330 frt.
Az 1875 évi XLI. és 1876 évi XI. t.c. folytán felvett egyesített
vasuti beruházási kölcsönből a báttaszék-dombovár-zákányi vasutra
eső rész-összeg kamatozása és tőketörlesztésére 11.234 frt. Keze-
lési költségek 2.696 frt.

5./ Az 1884 évi XXXIX.t.c. alapján az alföld-fiumei
vasut megváltása folytán elvállalt adósság: Részvény-szelvény ka-
matozására és beváltására 963.170 frt; II. kibocsátású elsőbbségi
kölcsön 99.040 frt. Az 1875 évi XLI és 1876 évi XI.t.c. folytán fel-
vett egyesített vasuti beruházási kölcsönből az alföld-fiumei va-
sutra eső részösszeg kamatozására és tőketörlesztésére 75.367 frt.
Kezelési költségek 9.135 frt. Együtt 11,866.372 frt. /
Törlesztendő adósságok.

a./ Aranyértékben kamatozók:

1867 évi vasuti kölcsön	75.216.000	frt	--	kr
Gömöri " "	5,670.150	"	--	"
1871. évi 30 milliós "	22.943.000	"	--	"
1872. évi 54 " "	43,777.000	"	--	"
Magyar keleti vasutat terhelő adósság	9,820.100	"	--	"
" " " " II. kibocsátású				
elsőbbségi kölcsön	29,991.300	"	--	"
A zággráb-károlyvárosi vonalat terhelő				
adósság	4,784.018	"	87	"

b./ ezüstértékben kamatozók:

Magyar keleti vasut I. kibocs. kölcsön	44,336.400	"	--	"
--	------------	---	----	---

/ Dr Földes Béla: Nemzetgazdasági és statisztikai évkönyv. 1886.

c./ bankértékben kamatozók:

Tiszavidéki vasuti részvények	12,154.695	frt	--	kr
" I. kibocs. sorsjegykölcsön	14,051.219	"	59	"
" II. " elsőbbs.kölcsön	19,571.000	"	--	"
Vágvölgyi vasutat terhelő adósság	2,288.000	"	--	"
1870. évi sorsolási kölcsön	24,715.000	"	--	"
Lánczhíd elsőbbségi adósság	1,032.600	"	--	"
Lánczhíd jog megváltása	381.882	"	--	"
Tisza-szegedi kölcsön /:1880.XX.t.c.:/	42,580.000	"	--	"
Földtehermentesítési adósság	202,063.223	"	09	"
Szőlődezsma váltásági adósság	12,513.237	"	01	"
Maradvány és irtványföldek váltásága	2,141.880	"	--	"
Az 1883. évi XLI. t.c. alapján a magyar				
földhitelintézetől felvett jelzálogköl-				
csön	6,647.281	"	83	"
Az 1884. I.t.c. alapján felvett jelzálog-				
kölcsön	1,039.786	"	61	"
Az 1884. XXIX. t.c. alapján az I. erdélyi				
vasut megváltása folytán elvállalt adós-				
ság	38,383.788	"	82	"
Az 1884. évi XXX.t.c. alapján a báttaszék-				
dombovár-zákányi vasut megváltása folytán				
elvállalt adósság	11,656.888	"	92	"
Összesen: 627,758.451				
frt 74 ¹ / ₂ kr				
Főösszeg	1.271.585.428	"	00	¹ / ₂ /

Mármost, ezeknek az óriási adósságoknak rendezésére valahogy megoldást kellett találni. Az újonnan üzembe léptetett közlekedési eszközök a gazdasági életnek nagyarányú fellendülését hozták ugyan magukkal, az adózás tehát igen gyors fejlődést mutat a XIX. század folyamán, a megoldásnak azonban közvetlennek és gyorsnak kellett lennie, úgyhogy csak modern pénzműveletekkel lehetett számolni. Már pedig milyen szervek alkalmasabbak a modern pénzműveletek lebonyolítására mint a bankok? Bár mint Schmalenbach említi / a bank-szervezet általában, az állam szempontjából nagyon drága.

Már pedig ez a feladat mégis a bankokra várt. Kneiss // a múlt század közepe táján kialakult közgazdasági és hitelviszonyokat vizsgálva megállapítja azonban, hogy a bankokban rendelkezésre álló betétek az egész gazdasági életben felmerült hitel igények kielégítésére sem nem elegendők, sem nem alkalmasak, gondoskodni kell tehát másfajta hitelről, ^{mely} mennyiség és a hosszú lejárat tekintetében egyaránt megfelel.

Mint Heller Farkas cikkében /// kifejti, a feladat megoldása nem spontán gazdasági fejlődés eredménye, hanem néhány kiváló bankár-tehetség szervezési munkájának gyümölcse.

- / Dr. E. Schmalenbach: "Finanzierungen" /: Leipzig 1928: / 302 old.
- // " Der Kredit " /: a. Abt. von Geld und Kredit :/ Berlin 1876.
- ///. Heller Farkas . Id. cikk. 171 lap.

A Pereire testvérek tesznek először kísérletet. Programjuk kötvénybiztosítással lett volna kapcsolatos, mivel azonban a kormány ezt nem engedte meg nekik, hogy mégis elérjék kitűzött céljukat, üzérkedéssel s a közükbe került tőkéknek gyors befektetésével és lehető gyors visszaszívásával igyekeztek pótolni a kötvényüzlet hiányát; természetes azonban, hogy ily módon vállalatuk rövidesen immobilizálódott és összeomlott. / Működésük eredményeképpen megmaradt azonban a gondolat és tanulság, úgyhogy Mevissennek és társainak sikerült a folyó banküzletnek az értékpapírkibocsájtással való kapcsolatbáhozatalával a problémát megoldani. A reguláris banküzlet-ápolásával igyekeztek az állandóbb jellegű tőkebefektetést helyezni az üzérkedés helyébe. Ezáltal mintegy átnevelődött a tőkés közönység az árfolyamnyereségek hajszolásából az állandóbb jellegű nyugodt és biztos tőkegyűmölcsöztetés szerveztébe. //

És itt ismét kiváló alkalom nyílik a tőke és közlekedés kölcsönhatásának vizsgálatára.

A tőkeképződés magával hozta a közlekedés alapköveinek lerakását. A közlekedés viszont, mint a megindult lavína, rohamosan növekedett méreteiben, úgyhogy mind nagyobb tőkét vonzott hatalmas energiával magához és mind tökéletesebb organizációját igényelte a tőkepiacnak. Kötetekre menő anyagot lehetne összegyűjteni a közlekedésnek a racionalizmusra gyakorolt hatására vonatkozólag, mint azt dolgozatomban korábbi fejezetében itt is érvényesíthető rendszerrel megtárgyaltam.

/ Heller Farkas: id. cikk.

// " " " "

Mindenesetre a XX. század küszöbén a kapitalizmus, mondhatnánk tulnyomó részben a közlekedésnek köszönhető organizációjával olyan energiákkal indult a világháború megsemmisítéssel fenyegető réme elé, hogy szinte korlátlan lehetőségek nyíltak horizontján.

Ezekre a tényekre utal, ha más szavakkal és más gondolatokkal Spiethoff is / a század elején, midőn a tőkepiac szervezettségét és hatalmas erejét hosszú fejlődés eredményének mutatja be és nagy gazdasági célok megvalósítására tartja alkalmasnak.

-- . --

Ez a körülmény azonban legfeljebb lehetőségeket jelent és olymértvű helyzeti energiát, mely magában hordja bár az eredmények és kivétel csiráit, de nem jelenti egyben a megoldást is. És ha végigtekintünk azokon a gazdaságtörténeti jelenségeken, pénzügy és bankpolitikai elgondolásokon, értékstabilizáló és piacszervező rendszereken, amelyek összhangba hozták a tőke és közlekedés érdekeit, nem lehet kétség aziránt, hogy általában a közlekedésnek, de különösen a vasutnak elsőrangú szerep jutott a tőkepiac organizálásában. És pedig még a vasutak között is, legfőbb szerepet az államvasutak vitték e téren. A magánvasutak ugyanis, + bár jellegben és jelentőségben eltérnek azoktól, a társas vállalkozásnak megjelenési formái, s így eltekintve a gazdasági hatás egyéb szempontjaitól a tőkepiacra csak olyan nyomást gyakorolhattak és idézhettek elő változást mint más nagyméretezésű társas vállalatok.

/ " Die äussere Ordnung des Geld- und kapitalmarktes, Schmollers Jahrbuch, 1909, 450 old és köv.

Az államvasutak azonban, részben keletkezésük, részben /: nálunk :/
 amazoknál nagyobb méreteik, főleg pedig tőkegyűjtésük módja és eszköze által
 inkább hatottak különösen a nemzetközi tőkepiac szervezésére.
 Szemléljük tehát mindkettőnek a szerepét gyakorlati szempontból:

I.

Azoknak az óriási tőkéknek a beszerzése, melyek valamely vasutvonal megépítéséhez szükségesek rendszerint nem teremthetők elő, még a legrendezettebb pénzügyi viszonyok mellett sem az államkincstár fölségeiből vagy folyó jövedelmeiből, hanem ugyyszólván minden esetben kölcsöntőkére támaszkodva kezdik meg ezeket az építkezéseket. Tehát pénzügyi műveletek előzik meg az építkezést és pedig aszerint, hogy államvasuti vagy magánvasuti építkezésekről van szó, megfelelő nagyságu államkölcsön, vagy tőketársulás /: részvénytársaság :/ elvei alapján fogják a tőkét előteremteni.

II.

Az állam tehát államkölcsön útján teremti elő a szükséges tőkét. A múlt század első felében, a vasutépítkezések kezdeti stádiumának korszakában ugyyszólván ez volt az egyetlen államkölcsön, melyet határozott célra vett fel az állam " vasutikölcsön " címén, tehát előre kitűzött produktív programmal és nem létesítendő háboruk kiadásainak előteremtésére, vagy vesztés háboruk pusztításainak és jóvátételi megtérítéseinek céljára. Mondhatnánk tehát, hogy a vasuti kölcsönök felvételének korszaka határkövet jelent az államkölcsönök történetében is, miután ezek voltak az első államkölcsönök, amelyeket szorosan és kizárólag gazdasági alkotás és építés célzatával vettek fel. Az államháztartás folyó kiadásai, a királyi

udvarokban divó fényűzés tönkretette az abszolutizmus korszakában az államokat és az improduktív természetű kiadások és befektetések a nyomukban járó nagy szükségadókkal a magángazdaságot.

És itt ismét egy olyan jelenséggel állunk szemben, amely mellett annak fontosságára való tekintettel nem haladhatunk el közömbösen. Évszázadokon keresztül divó szokás volt ugyanis, hogy fejedelmek és kancellárok minden gazdasági számítások és sokszor bizony felelősség nélkül vettek fel kölcsönöket azzal a nyugodt meggyőződéssel, hogy a jobbágyok és a városi polgárok, tehát az adózó osztályok bőréből sikerül majd kivágni a kölcsön visszafizetésének idején a szükséges összegeket. A vasutak építkezésével járó óriási tőkebefektetések azonban meggondolásra késztettek. Kalkulációra volt szükség és pontos számításokra, tekintettel a célra, reprodukcióra és rentabilitásra. Egy új gondolat születik meg az állami, társas magángazdaságban, egy előrelátó, a gazdasági és kulturális viszonyokkal számoló, nem az azonnali, hanem a lassan megtérülő haszonra törekvő, nem a dinasztiai és stratégiai célokat megvalósítani akaró, hanem az egyetemes és jó felfogott gazdasági célokat szolgáló óriási befektetések és gazdasági tervek eszméje.

Régi, évezredes a gondolat. Nem is kívánom azt állítani, hogy a vasutépítkezés jelentené a gazdasági elgondolások és tervek kiinduló pontját. Azt sem állítom, hogy egyedül a vasut építéssel járó kalkulációk jelentették a gazdaságtörténet folyamán az első kalkulációkat. Sőt még csak azt sem állítom, hogy nem tettek magánosok és államok csak esetleg igen hosszú idő múlva megtérülő befektetéseket, de igenis: a vasutépítkezésekbe történő befektetések

voltak ugyyszólván az elsők, melyeknél az üzleti és üzemi eshetőségek és lehetőségek minden részletére minden szempontjára tekintettel a legelőrelátóbb és legprecízebb számításokat kellett eszközölni, melyeknél - és különösen fontos ez, ha állami építkezésekről és befektetésekről van szó - a létesített intézménynek saját erejéből kell előteremtenie a szükséges pénzeket.

Van der Borgh a közlekedési intézményekről írt munkájában a következőket mondja:

" A közlekedési intézeteknek maguknak kell fedezniük az üzleti költségeket, a beruházás kamatait és törlesztését is. Ha a tiszta jövedelem ezen költségtétel alá süllyed, akkor ennek az állapotnak föntartása az adózókkal szemben való igazságtalanság." /
 És még egy másik szempont. Eltekintve attól, hogy a vasutépítkezéseknél a vállalat egyik hivatása a reprodukció, sőt a jövedelmezőség, tehát közvetlen haszon előteremtése, felszínre jut és érvényesül a közvetett haszon gondolata is. Mind nemzetgazdasági, mind magángazdasági szempontból produktív lehet ugyanis a vasut - és itt különösen az államvasutakra gondolok - akkor is, ha az éppen kérdéses tevékenység nem is közvetlen hasznothajtó. Mint Van der Borgh írja az " unwirtschaftlich " tevékenység az individuális gazdaságok részéről másképp és másképp ítéltetik meg és ami az egyiknek esetleg nem éppen hasznos a másiknak hasznos lehet, sőt rendszerint hasznos is. Ami pedig a vasutat illeti annak " a nem gazdaságos " tevékenysége is feltétlenül hasznothajtó a magángazdaságok és közvetlenül, valamint közvetve egyaránt a közgazdaság szempontjából

is. /

Az egész emberiség minden egyes tagja, különösen pedig a gazdasági élet egyes részeit és szerveit jelentő köz és magángazdasági eszközök és organumok egymás támogatására, egymás individuális céljainak előmozdítására vannak hivatva és hivatásuknak megfelelnek még akkor is, hogy ha különben individuális céllal és szellemenben működnek is. Mint Offenberg mondja: " Az egyes alkotóereje az, ami a természet adományaira támaszkodva javakat termel és értékeket alkot. Az egyes azonban tagja az egész emberiségnek és minden egyéni szabadság dacára alá van vetve egy magasabb hatalomnak, a közösség céljainak." //

És nagy gazdasági gondolat ez. Nem az egyes személyekre vonatkozik ugyanis, hanem az egyes gazdasági szervekre, sőt még nem is csak az egészen individuális jellegű gazdasági szervekre sem, hanem a vállalat fogalmára.

Különösen érvényesül pedig a gondolat, ha a vasutvállalatra vonatkozik. Ez ugyanis miközben az individuális jellegű és célzatu gazdasági tevékenységét folytatja és saját rentabilitásának céljait szolgálja, ennél aránytalanul nagyobb hasznot hajt egyéb vállalatoknak és gazdasági terveknek, mert miközben megfelelő ellenszolgáltatásért azok javait szállítja, az ellenszolgáltatás mértékénél aránytalanul nagyobb értékek termelésének válik kánduló pontjává és megadja a lehetőségét egyébként elő nem állitható értékek termelésének. Igaz, hogy az egyéb közlekedési eszközök szerepére és

/ Van der Borcht: Id. mű 9. old.

// Offenberg: " Konjunktur und Eisenbahnen." 9. old.

jelentőségére is megfelelően érvényesül, de sehol sem annyira, mint a vasutnál és legfeljebb a hajózásnál. Mint Offenberg mondja: a vasutaknak a gazdasági életben különösen fontos szerep jut. Nekik és a hajózásnak jut főleg a nagy tömegek a nagymennyiségű nyersanyag, fél és élelmiszertermékek szállítása. Ezáltal van óriási befolyásuk különösen a vasutaknak és óriási hatásuk a jószágtermelés és egyáltalán az egész gazdaságiélet emelésére./

Ugyanakkor tehát, mikor produktív befektetés történik valamely vállalatba, annak saját céljait és belső gazdasági életét illetőleg, a befektetés még más gazdaságok szempontjából is produktív. Ez a jelenség pedig csak a közlekedési, különösen pedig a vasuti befektetésekkel kapcsolatban lépett fel. Ez a körülmény pedig egészen észrevehetőleg óriási hatást gyakorolt és változást idézett elő az államgazdasági életben.

A régebbi időkben ugyanis szintén kizárólag csak olyan improduktív természetű államkölesönök köttettek, amelyeknél a kölcsönvett tőkék az államháztartás folyókiadásainak fedezésére fordítottak és ennél fogva felhasználtattak, anélkül, hogy felhasználásuk után a kölcsönösszegnek megfelelő ellenérték maradt volna fenn. A XIX. század első negyedében, még majdnem teljesen hiányzott az alkalom arra, hogy államkölesönök gyümölcsöző módon értékesítenek az államháztartásban. Csak a vasutak meghonosultával változott ez a helyzet előnyösebbé, amennyiben a vasutak építésének terén nagyobb tevékenységet kifejtő államok lassankint igen jelen-

/ Offenberg: Id. mű 9. old.



tékeny összegre rugó kölcsönöket vettek fel, úgy hogy a vasuti kölcsönöknek összege csakhamar egyes államokban messze tulszárnyalta az egyéb célokra felvett kölcsönök összegét. Haushofernek 1890-ben készült összeállítása szerint Európa egyes államainak államvasutak építése és magánvasutak államosítása céljából felvett vasuti kölcsönei a következő összegekre rugtak:

Németország kb. 9 milliárd márka és pedig			
Poroszország	6	milliárd	márka
Bajorország	959 ¹	millió	márka
Szászország	621 ⁷	"	"
Würtemberg	463 ⁴	"	"
Baden	220 ⁵	"	"
Olaszország	1.458	milliárd	márka
Ausztria	1 ³²¹	"	"
Belgium	1 ⁰⁰⁷	"	"
Magyarország /: 1886 évben :/	926 ⁵	millió	márka
Franciaország /: 1887 évben :/	680	millió	márka
Oroszország	523 ⁶	"	"
Románia	190	"	"

Az első vasuti kölcsönök felvétele oly időkre esett, -mondja Haushofer- amelyben az államok már meglehetősen gyakorlattal bírtak a kölcsönök felvételében, minélfogva az új vasuti kölcsönök-nél nem volt nehéz ama módozatokat megtalálni és alkalmazni, ame-

/ Röhl: Encyklopaedie des gesamten Eisenbahnwesens.

lyek leginkább megfelelnek az államhitelek rendszerének és azoknak a körülményeknek, amelyeket az állam hitelezői támasztanak. Az egyes kérdések ugyanis, amelyek a vasuti kölcsönök megkötésénél tekintetbe veendők a következők : /

- 1./ A kölcsöntörlesztés szempontjai,
- 2./ A kamatozás mérve és módozatai,
- 3./ A kötvények névértéke és átruházásának feltételei, és
4. Az emissio problémái.

Külön szempontot képezne és külön pont alatt kellene tárgyalni a kölcsönök biztosítására, a kötvények névértékében egységül szolgáló pénznem fedezetére, a fedezet mérvére és módozataira irányuló elveket, ~~/~~ ez azonban más irányba terelné a vizsgálóágokat és nem is tartozik tárgyamhoz.

Lássuk azonban 1-4 alatt felsorolt szempontokat egyenként:

1./ A tőketörlesztés szempontja. A legfontosabb kérdés ugyan is minden államkölcsön felvételénél az, hogy miképpen állapíttatik meg a visszafizetés módozata. Már az első vasuti kölcsönök felvételénél tisztában voltak azzal, hogy az állam és vasutháztartás követelményeinek egyaránt nem felel meg olyan kölcsön, melynél az állam hitelezőinek felmondási joga van. A vasutépítési kölcsönt felvevő államok tehát igyekeztek határozott és minél hosszabb lejáratu határidőket megállapítani a kölcsönök törlesztésére. És itt megint meg kell állnunk egy pillanatra. A tőke lehetővé tette már korábban felhalmozott energiájánál fogva a vasut építkezést. A befektetésektől, illetőleg kölcsöntől azonban megfelelő eredményeket várt és bár belenyugodtak a hosszú törlesztési határidőkbe a hite-

/ Kárpáti-Kada " Vasutak keletkezése. II. 6-12 old.

// Grunzel: " Verkehrspolitik" 370-390. old.

lezők, de biztos évjáradékra óhajtottak szert tenni és kötvényeik kényelmes és biztos elhelyezhetésének lehetőségét kívánták. Mikor pedig ez megvolt és a közvélemény valamint a pénzvilág egyaránt meggyugodtak mindezek tudatában, lassanként háttérbe került a visszafizetés kérdése és a kötvények az állandó jellegű befektetés alakját vették fel. Erre ugyanis különösen az államvasuti kötvények rendkívül alkalmasak. Már maga a vasut is, mondhatnánk örök időkre szóló befektetést jelent, az állam pedig, amely a kötvények visszafizetését garantálja még inkább örök időkre szóló intézmény, legalább is a XIX. század folyamán, mikor a nemzeti államok végérvényesnek látszó kialakulása az államok örökéletébe vett bizalmat rendkívüli módon megerősítette. Mégis az a gondolat, hogy új technikai találmányok és az államoknak esetleg nagymérvű eladósodása a messze jövőben esetleg kétségesse tehetné a kölcsönöknek rendkívül hosszú idő múlva történő megtérítését, másrészt pedig az államnak különösen pedig a vasutnak szempontjából fontos a független és szabadkéz a tarifapolitika tekintetében, a kölcsönök fokozatos törlesztése mégis kívánatos.

2./ A kamatozás szempontjait illetőleg megállapíthatjuk, a vasuti kölcsönök kötvényeinek túlnyomó nagy része kamatozó. Csak elvétve fordulnak elő esetek, hogy kisebb vasuti kölcsönök címlétei sorsjegykölcsönök vagy kincstári jegyek alakjában kerülnek kiadásra. /

/ Kárpáti-Kada "A vasutak keletkezése, II.7 és köv.o.

A kamatozás kérdésénél a legjelentékenyebb dolog kétségen kívül a szabvány-kamatláb megválasztása. A kölcsönök ugyanis felvehetők:

a./ a szokásos kamatlábnak lehetőleg teljesen megfelelő normális kamatláb mellett, amely esetben aztán a kötvények is bizonyára teljes névértékükben, vagy legalább névértéküket megközelítő árfolyam mellett lesznek eladhatók, vagy pedig

b./ bizonyos meghatározott alacsonyabb kamatláb mellett, amely esetben a kötvények kibocsátási ára is lényegesen kisebb lesz mint a névértékük.

Az államkölcsönök alkalmazásával gyakran nyert alkalmazást az utóbbi módszer, amelynek előnyéül azt hozták fel, hogy ennek alkalmazása mellett lehetővé válik az, hogy valamennyi kölcsönnél egyenlő kamatláb állapíttassék meg, miáltal az államszámvitel egyszerűbbé tétetik és a kötvények ismertebbekké és kedveltebbekké lesznek.

Ez az érvelés azonban nem valami szilárd alapokon nyugszik. Azt is vitatják némelyek, / hogy a szokásos kamatlábnál kisebb kamatozással bíró és ennél fogva a névértéküknél alacsonyabb árfolyam mellett kibocsájtható államkötvények előnyösebbek az államra nézve, mert aránylag kedvezőbb árfolyam mellett bocsáthatók ki, és így nagyobb kilátást nyújtanak a kötvény-tulajdonosoknak arra, hogy kötvényeiknek árfolyama idővel emelkedni fog.

Ez az érv nem fogadható el általánosságban: minden egyes esetben a változó közgazdasági viszonyoktól, a pénzpiac állásától és a

/ Sartorius: Kapitalanlage im Auslande ./: "Gevinn - und Zinsdifferenzen innerhalb der Weltwirtschaft " 28-41 old.:/

válalkozási hajlam kisebb vagy nagyobb mérvétől függ, hogy az alacsonyabb kamatlábról szóló kötvények kiállítása az államra nézve előnyössé vagy hátrányossá alakul-e. A nyilvános hitel terén elismert legnagyobb tekintélyek abban az éppen ellenkező meggyőződésben vannak, hogy a névértéknél lényegesen alacsonyabb árfolyam mellett eladott kötvények kibocsátása határozottan hátrányos az államra nézve. A bankok és a tőzsdejátékosok természetesen sokkal szívesebben látják az alacsony árfolyam mellett kibocsátásra kerülő kötvényeket, mert ezeknél nagyobb tér nyílik a játékra.

Lényeges szempontokat képeznek még a kamatozás terén a kamatláb csökkentés, a konverzió és az államkölcshöz konsolidációja.

Ami az elsőt illeti, ha egyezség útján keresztülvihető, az államháztartásra rendkívül előnyös lehet, óvatosságra int azonban a pénzpiac érzékeny volta, és a bizalomnak, a tőkés-idegességnek szempontjai. Váratlanul és nagyarányban végrehajtott kamatlábcsökkentés ijesztően hat, vagy felháborodást eredményez, úgyhogy kellő előkészítés után sem tanácsos $1/2\%$ -nál nagyobb kamatláb csökkentés. - A közvélemény nyugodtabb, ha valamilyen, az államtól független bank áll az állam mellett, és mint bank, mint kényszerítő erővel nem bíró szerve a gazdasági életnek, üzleti értelemben és üzleti jellegével garantálja az üzleti érdekeket.

Az államnak viszont előnyösebb, ha a "nemzeti" bank látja el ezt

/ Kárpáti-Kada: "A vasutak keletkezése" II.köt. 11. old. :/

a feladatot, mert így a kölcsönök után fizetett kamatok teljesítése után is haszna marad az ő alkalmazottai " köztisztviselők" által vezetett bankból. /

3./ A kötvények névértékét és átruházásának feltételeit illetőleg fontos , hogy a./ különböző névértékben bocsájtassanak ki, a különböző mérvű tőkeerők, minél tökéletesebb bevonása és felhasználása céljából, és b./ az átruházás, - mintegy ellensúlyozására a hosszú idő múlva történő kifizetésnek, valamint az elhelyezés könnyítése céljából - minél egyszerűbbé legyen téve. Ez elősegíti mint Sartorius mondja ++ a nyereszkeedés lehetőségét, és több külföldi állam tőkéjének bevonását, a kötvényeknek több pénzpiacon történő hasztirozásának lehetőségével.

4./ Az emissió problémáira nézve, hogy a kibocsátandó kötvények áruba bocsájtása miképen történjék, többféle eljárás van szokásban és mindenkor a fennforgó viszonyok fogják meghatározni, hogy melyik módszert vegyék alkalmazásba. Az államkötvények emissiójának szokásos módjai a következők: ++

a./ Általános nyilvános aláírás, amely abból áll, hogy az állam nyílt felhívást intéz a tőkepénzesekhez, hogy bizonyos meghatározott helyeken jelentkezzenek és jelentseék ki,

/ Grunzel: " System der Verkehrspolitik " 375 és kov.old.

++ " Das volkswirtschaftliche System der Kapitalanlage im Auslande," Berlin 1907. 30,37,260,280 és kov. old.

+++ Kárpáti-Kada. Id. mű.

hogy mily összeg erejéig hajlandók a kibocsátandó kötvények egy részét átvenni. Ez a módszer magában véve igen ajánlatos, de valóságos időkben, vagy oly országokban, ahol némi tőkehiány mutatkozik, nem mindig vezet kellő eredményre. A kötvényeknek illetően módon áruba bocsátása mellett rendkívül fontossággal bír a kamatláb helyes meghatározása. Kisebb összegű államkölcsönök az állam kedvező hitelviszonyai mellett legelőnyösebben helyezhetők el ezen rendszer mellett.

b./ Az összes kötvények áruba bocsátása egy bankcégnek, esetleg egy bankcégből alakult konzorciumnak. Ezen módszer mellett az illető bankház vagy konzorcium az államnak egy összegben kifizeti az egész kölcsönösszeget és pedig megállapodás szerint vagy egyszerre, vagy több részletben és ennek fejében megkapja az államtól a kibocsátásra kerülő összes kötvényeket, amelyeket aztán a bankház vagy konzorcium feladata a közönségnél, illetőleg tőkepénzeseknél elhelyezni. Ha a bankcég vagy konzorcium csak részletekben köteles a vételárat az állampénztárba befizetni, ez esetben csak az első részletet kell szükségképen a sajátjából fedezni, míg a további részleteket abból az összegből fizetheti, amely nála időközben a kötvények eladásából befolyik.

Az illető bankcég vagy konzorcium haszna az illetően módon létrejött emissióknál abból áll, hogy vagy az állam fizet neki bizonyos megállapított jutalékot, vagy pedig abból, hogy a bankcég vagy konzorcium valamivel magasabb árfolyam mellett bo-

csátja a kötvényeket a közönség rendelkezésére, mint amilyen árfolyam mellett az államtól átvette. Az a nyereség tehát, amelyet ily módon elérnek, vagy az állampénztár, vagy a kötvénytulajdonosok rovására megy. Mindazonáltal gyakran ez a módszer az egyedül lehetséges, főképen olyan esetekben, midőn a kölcsön külföldi tőkék segítségével köttetik meg.

Ha az állam előtt csak ez az út áll nyitva, úgy a fennforgó viszonyoktól függ, hogy az állam csak egy bankcéggel, illetőleg konzorciummal lépjen érintkezésbe, vagy pedig különféle bankcégek egymással való versengését felhasználja arra, hogy lehetőleg előnyös feltételeket érhessen el. Ez az utóbbi a submissio rendszerre szerint történik, amikor ugyanis az állam felszólítja a bankokat, hogy feltételeikre nézve nyujtsanak be írásbeli ajánlatot és ennek megtörténte után azt a céget bizza meg az ügylet lebonyolításával, amelynek ajánlata a legelőnyösebb.

c./ A kötvények elárusítása a tőzsdén napi árfolyam mellett a lehető legolcsóbb árban, a kormány saját számlájára tőzsdeügynökök vagy megbizottak által, vagy pedig a pénzügyi hatóságok útján. Ennek az utóbbi módszernek mindenesetre meg van az az előnye, hogy a kötvények a közbenjáró ügynököknek fizetendő minden jutalék nélkül kerülnek a közönség kezeibe.

Schmalenbach szerint /, mint már fentebb említettem a bankok erre

/ Dr.E. Schmalenbach: „Finanzierungen“, Leipzig, 1828. " Die Emission " 287-306 old.

a célra nagyon drágák, bár előnyük, hogy a a plaszirozást kevésbé centralizált szervezetüknél fogva gyorsabban tudják végrehajtani és szélesebb rétegek tőkéit tudják felszívni. Az ország különböző vidékeire terjesztik ki a működési területeket, bár az utóbbi időkben, különösen Németországban ismét centripetális a működés irányzata, amennyiben a Berlinben létesült központi organum mindnagyobb szerepet visz a provinciákon is. /

A börzei értékesítés pedig éppenséggel centralizált jellegű és nem is áll módjában működését kiterjeszteni, mert példának okáért Nemországban // még a börzék közül is csak a berlini jöhet számításba, a többiek /: Frankfurti, hamburgi :/ nem alkalmasak erre a célra.

Általában pedig azt kell megállapítanunk, hogy a tervezet propagálása igen nagyfontosságú a siker érdekében, ennek ugyanis, a hozzá fűződő jogi szigorúnál fogva igen nagy jelentősége van, mivel a piac bizalmát biztosítja. ///

Még nagyobb hatásu azonban a finanszirozás egészen modern eszközeinek igénybevétele, melyek közül legjobban bevált a nemzetközi viszonylatban és jónevű bankoknak oly közbenlépése, hogy a saját kötvényeiket bocsájtják áruba a vasuti és egyéb vállalatokba fektetett tőkék mobilizálása céljából és így az értékpapírhelyettesítéssel hidalják át a még ismeretlen új vállalkozás iránti bizal-

/ Dr. E. Schmalenbach : Id. mű /: " Die Bank als Emissionsorgan":/ 301-306 old.

// " " " " /: Die Börse als Emissionsorgan":/ 287.290 old.

+++ " " " " " " " 295 old.

matlanságot. Erre a célra aztán nemcsak egy bank vállalkozik, hanem a tőkés társulásnak legkülönbözőbb elvei /: nem lehetőségei :/ szerint létrejött részesedési, u.n. részvényátvételi társaságok alakultak Belgiumban, Franciaországban, Ausztriában, sőt a helyi érdekű vasutak építésével kapcsolatban Magyarországon legkorábban, mivel belföldi tőke e célra rendelkezésre nem állott, a külföldi tőke pedig sem az itteni viszonyokat nem ismerte, sem magukat a helyi érdekű vasutakat, mint olyanokat rentabilis vállalkozásoknak nem tarthatta. Ismert és tekintélyes bankok egyesültek tehát "Eisenbahrentenbank" név alatt részvényátvételi társasággá, a részvényhelyettesítés műveletének lebonyolítására. Hogy ez legelőször a magyar vasutalapításokkal kapcsolatban keletkezett azt már Liefemann is elismeri, aki a "Beteiligungs - und Finanzierungsgesellschaften" című művében a társaságokat behatóan tanulmányozta. /

A finanszírozásra alakult különböző társaságok és szervek aztán levezették a nagyarányú közlekedési befektetések nyomán keletkezett pénz és hitel keresletet már a XIX. század utolsó negyedében. Mikor pedig befejeződtek a nagyarányú vasut és hajóépítkezések, egyszerre megszűnt, illetőleg nagy mértékben csökkent a hitelkereslet. Megmaradtak azonban a finanszírozásra alakult vállalatok, óriásivá növekedett érdekeltségekkel, felhalmozott és elhelyezést kívánó tőkékkel.

És itt ismét olyan jelenségre mutathatunk rá, melynek ismertetéséért tartottam szükségesnek az összes előző bank és egyáltalán pénzügyi műveleteket, valamint azok történeti kialakulását ismertetni.

/ Heller Farkas : Id. tanulmány.

Ezek a vállalkozási formák vasutépítkezések finanszírozására keletkeztek. Organizációjuk, hivatásuk, beidegzésük erre való. Céljuk is tehát ez lesz és ha másként nem áll módjukban ilyen formában elhelyezni tőkéjüket, jobbanmondva folytatni nyereszkeskedési tevékenységüket, vasutak, egyáltalán közlekedési eszközök létesítésére, erre alakult társaságok keletkezésére fognak hatni, hogy finanszírozhassák azokat. Előfordult az is, hogy maguk a finanszírozó szervek szereztek közvetlen érdekeltséget, vasut létesítése és annak prosperitása végett.

A cél tehát itt már közlekedési eszközök létesítése, nem azért mert szükséges volt, hanem kizárólag, hogy jövedelmezzen, először mint finanszírozást igénylő vállalkozás, aztán pedig, mint a termelés /: szállítás :/ szolgálatába beállított eszköz.

Összegezve tehát a mondottakat a következő fázisokat különböztethetjük meg:

1./ A gazdasági élet egyéb ágazataiban felhalmozódott tőke közlekedési eszközöket állít a kereskedelmi forgalom szolgálatába, kizárólag a szállítás céljából. Itt a hajó, a kocsí, a kiépített út, a csatorna nem más még, mint egyetlen, vagy leg^{ra}jobb megoldás a javak piacra szállítás^{ra}a, a közlekedési eszközbe fektetett tőke pedig lényegileg termelési költség.

2./ A termelés expanziójával, s a forgalom kialakulásával, különösen az új technikai felfedezések után a vasut, - a gőzhajó üzembe helyezésével önálló üzletág lesz és tért hódít a fuvarozási ügylet. Ennek rentabilis volta új vállalkozásokra kész-

tet, melynél a közlekedési eszközök spekulációs tőkebefektetés
célzatával létesülnek.

3./ A közlekedés eszközei azonban nagyobb arányban válnak szükségessé. A spekuláció növekedni fog, sőt megindulnak az állami építkezések is. Ekkora tőkékkel nem rendelkezik azonban az építő, a befektetés tehát csak hitelműveletek útján lehetséges, a közlekedési eszköz tehát idegen tőkék nemzetgazdasági gyűmölcsőztetője.

5./ A " építkezési láz " azonban a forgalom ideiglenes kielégítése következtében alábbhagy, a gyökeret vert finanszírozó vállalatok ellenben elég erősek a fenntmaradásra sőt kiterjedésre, s ~~kivétel~~ az üzleti spekuláció újabb vasut és hajózási vállalatokat létesít, /: különösen Amerikában, például valamely terület kulturrá tétele útján, vagy természeti kincseinek kihasználása céljából :/. Ha pedig nincs meg a vállalkozási kedv azt a finanszírozó vállalat fogja életre hívni, belépve maga is a vállalkozók sorába; a közlekedési eszköz pedig mindkét

esetben spekulációs vállalkozás létesíti.

-- . . --

Ezekután lássuk, miként érvényesül a hatás és visszahatás törvénye az egyes közlekedési eszközök fejlődése folyamán, különös súlyt helyezve az eddig még nem említett hírszolgalat /: különösen a posta :/ fejlődésére.

A közutak fejlődése a XIX. század kapitalizmusá-
nak hatása alatt.

/: A közutak jelentősége és hatása a gazdasági életre.:/

A közlekedési eszközök fejlődésének és a gazdasági életre gyakorolt hatásának vizsgálatánál nem hagyhatjuk figyelmen kívül a közutakat sem, mert bár ezek a közlekedés története folyamán a legrégebben használt pályák, rendezésüknek korszaka a XIX. századra esik és ez a körülmény eltekintve nagy közgazdasági jelentőségüktől, mégcsak eggyel több ok a velük való foglalkozásra.

Ami közgazdasági helyzetüket illeti mindenekelőtt meg kell állapítanunk, hogy szemben az egyéb pályák létesítésével járó magas építkezésekkel, melyeknél még napjainkban is nagy szerepet játszanak a kisüzemek, a közutak építésénél ugyyszólván a legrégebb időktől kezdve a nagyüzemek viszik a főszerepet. Továbbá: az építkezések tulnyomó része /: általában az építőipar terén:/ magángazdasági, míg a közutak építése nemzetgazdasági jellegű. Ez utóbbi ugyan megfelelően alkalmazható a vasutakra is, de a kettő között mindenekelőtt szembeötlő és megkülönböztető jegy az a körülmény, hogy míg a vasutaknál a pálya, jármű és mozgatóenergia egy kéz birtokában összpontosul, addig ez a közutakra egyáltalán nem áll, mert itt a pálya és a jármű tulajdoni szem-

pontból különválnak, a míg a vasutaknál szabály az egykézben egyesített tulajdon és kivétel ennek ellenkezője, a közutaknál egyesített tulajdon a kivétel.

Ami pedig a közutaknak a hatás és visszahatás törvénye szempontjából mutatkozó jelenségeit illeti, mintegy bevezetésül röviden összefoglalva a következő megállapítást tehetjük:

A gazdasági élet fejlődése és mindjobban növekvő szükségletei a közutak építkezésére hatnak fejlesztően, a jól kiépített és alkalmas uthálózat pedig lehetővé teszi a járművek modernizálódását és a fejlődő kapitalizmus mind kényesebb és nagyobb igényeihez való alakulását. Míg tehát a termelés expanziója hat a fejlődés első fázisaiban az uthálózat kialakulására és tökéletesedésére, a fejlődés második fázisa az utak visszahatása a gazdasági élet alakulására és ez annál is inkább tekinthető az evolúció második fázisának, mert itt a visszahatás technikai és közgazdasági okokból egyaránt későbbben, illetőleg lassabban mutatkozik mint a vasutaknál, vagy akár a telefonnál és a távírónál.

A XIX. század vége felé még mindig úgy látszott, hogy a közutak a vasut mellett mindvégig csak másodrangú szerepet fognak vinni és a vasutaknak mind tökéletesebb kiépítése a közutak jelentőségét teljesen el fogja homályosítani. Ez azonban már akkor is téves elgondolás volt. A vasutaknak frappáns megjelenése és gazdasági szerepe sokaknak elhomályosította a józan és reális ítélőképességét és lehetetlenné tette a közutak specifikus energiái-

nak felismerését. Csak az automobil megjelenése és térhódítása változtat a helyzeten, mivel azonban az automobil történetének ugyyszólván csak a kísérleti korszaka esik a múlt századra, itt arra bővebben nem terjeszthetők ki és az általános elvek megállapítása mellett a közutak történetével kapcsolatban inkább csak a vasutaknak a közutak akkori jelentőségét csökkentő szerepére és utóbbiaknak az érvényesülésért folytatott küzdeleméről tehetek említést.

Az utügy történetének negyedik etapejában, az utügy rendezésének korszakában Franciaország jár elő a kezdeményezés terén ahol is Napoleon szervezi és mozdítja elő elsősorban stratégiai célokból az utépitést. Törvényhozásilag 1811-ben osztályozzák az utakat, és pedig a következő megkülönböztetésekkel:

1. állami utak /: routes nationales :/
2. megyei utak /: routes départementales :/
3. községi utak /: routes vicinales :/

Az utóbbi kategóriába tartozó utak ha az országos nagyforgalom céljaira is szolgálnak a dpartementek részéről támogatásban részesülnek. Az utügynek a XIX. század folyamán végbe ment nagyarányu fejlődése következtében éppen a községi utak szempontjából többször is átszervezték az eredeti felosztást, az általános keret azonban továbbra is érintetlen maradt.

Nagyfontosságú esemény volt Franciaországban, 1868-ban a mellékutak érdekében szervezett állami biztosítási alap felállítása 115 millió állami hozzájárulással, amelyből a megyék

és községek utépitkezések céljaira előlegeket kaphattak.

A franciaelvek nyomán haladnak Olaszország és Belgium is; ezek történelmileg is Franciaország nyomán haladnak, míg Angliában csak 1862-ben kezdődik a turnpike utak megszüntetésének kora. Itt az utügy a grófságoknál szervezett highway boards a többi grófság együttes highway district boardja alá helyeztetett; melyek részint a szegényadóból, részint külön utadókból fedezték az utépités költségeit. III. György óta az állam is ad hozzájárulásokat, de maga nem épít utat. Hasonló a helyzet a U.S.A;-ban.

Németországban főleg porosz mintára, 1820 óta 1 állami, 2 tartományi, 3 járási, 4 községi utakat létesítenek az illető és a felsőbb közületek anyagi támogatásával, míg az állami utak egy részéhez az érdekeltség is hozzájárul. /

Magyarországon az 1791. évi országgyűlés küldöttséget szervezett az utügy tanulmányozására, de csak 1825-ben kezdtek a megyék és legtöbbször szakszerű vezetés és tervek nélkül az utak építésébe és modern értelemben vett műutak csak Széchenyi István kezdeményezésére készültek az országban először. // A megyék ugyanis, eltekintve az előbb említett szakismeret és tervek hiányától, sohasem az országos érdek, hanem csak provinciális, sőt sokszor egyéni és önző szempontok érvényesülésének engedtek. Maguknak az utirányoknak a megállapítása is önző érdekektől függött és szinte lehetetlenné vált a forgalom célszerű berendezése. // Az utépités közmunkával történt, ami egyáltalán nem volt alkalmas a százados mulasztások kipo-
tolására. A nemesség nem volt hajlandó anyagilag kivenni részét a

/ Dr. Neumann Károly: Egyetemi előadások

// Bagyó I.: Gr. Széchenyi István közlekedési reformja és tevékenysége. /: Bp. 1913 :/ 4. old.

// Bagyó I.: Id. mű 98 old.

síralmas állapot megszüntetéséből, csak Széchenyi István és Szilágyi László voltak az elsők, akik többek között azt is kívánták, hogy a nemesség az utak javítására évenként bizonyos összeggel adózzék.

Az ő buzgolkodásuknak eredménye az 1836. évi XXV. t.c. is amely azonban sajnos minden jó intenciójának dacára sem valósul meg. A bajokon enyhít ugyan némileg a közmunkák igazságosabb szabályozása érdekében alkotott 1844. évi IX. t.c. de végérvényesen csak az 1890. évi I. t.c. oldja meg az utúgy problémáját, mely törvény viszont a nagy Baross Gábornak is egyik legnagyobb alkotása.

Az 1890. évi I. t.c. az eddigi közmunkát más alapokra fektette; az állami egyenes adót fizetőkre bizonyos százaléokban megszabandó utadófizetést. Egyenes állami adót nem fizetőkre pedig bizonyos természetben szolgáltatandó kézi napszám teljesítésének illetve megfelelő váltság összeg lefizetésének kötelezettségét róta. A törvény ezen intézkedése 1891-ben jutott először kifejezésre. Budapest kivételével 57,731.164 frt egyenes adó képezte az utadó kivetésének alapját, mely után 8,429.542 frt utadó az összes egyenes állami adónak 14.60 %-a vettettet ki; az 1890 évi közmunka értéke 7,520.596 frt-ot, az összes egyenes állami adónak 13.03 %-át tette s így az utadó többlete 1891-re 908.946 frt. A legnagyobb utadó százalék 10, a legkisebb 3 % volt, a legnagyobb kézi minimum 1 frt 50 kr, a legkisebb 90 kr

/. Zichy Széchenyi István naplói 161. old.

Jakófalussy-Varga. 1892. Közmunkák és statisztikai évkönyv 507

1890. évi törvény.

volt. A fentebb említett utadó összegnek 6 %-át szolgáltatják az egyenes adót nem fizetők, 32.20 %-át a kézi minimalisták, 19.19 %-át az írás minimalisták és 4.19 %-át a % szerint fizetők. /

A törvény egyébként a következő utkategóriákat állítja fel:

1./ államutak, melyek országos fontossággal bírnak és a rájuk fordítandó költségek az állam által fedeztetnek.

2./ a törvényhatósági utak, amelyek a törvényhatóság által építtetnek, kezeltetnek és tartatnak fenn.

3./ vasuti állomásokat a legközelebbi közuttal, vagy községgel összekötő ugynevezett vasuti állomásokhoz vezető utak, amelyek a törvényhatóság, az érdekelt község, vagy községek, ipari és kereskedelmi vállaltok és végül az illető vasuti vállalat által fedezendő és aránylagosan megállapítandó pénzáldozattal építtetnek és rendszeren a törvényhatóság által kezeltetnek.

4./ több község közlekedésére szolgáló és csoportosított érdekelt községek és érdekeltségek által kiépítendő és fenntartandó községi közlekedési /: vicinális :/ utak.

5./ a község érdekeinek szolgáló és általa létesítendő községi közútló utak,

6./ egyesek, társaságok és szövetkezetek által létesített utak. //

A törvény és alkotóinak érdemére jellemző, hogy míg az előző tíz-
év /: 1880- 1890 :/ utépítésének átlaga kb. 14 ezer km volt , a
törvény hatálybalépte után következő 10 év átlaga körülbelül 60
ezer km.-t tett. Pontos adatokat a következő statisztikai ki-
mutatás szolgáltat:

Év	Az állami utak hossza	
	km.-ben	
Átlag 1881-85	6.885	
" 1886-90	7.189	
" 1891-95	7.701	
1896	8.008	
1897	8.245	
1898	8.446	
1899	8.665	
1900	8.936	
Átlag 1896-1900	8.460	/

Az utakra fordított költségek pedig a fentebb említett két év-
tizedre, a következőképen oszlanak meg:

Átlag 1881-85	5,850.924 K
" 1886-90	5,846.114 "
" 1891-95	5, 787.850 "
1896	6,119.902 "
1897	6,342.378 "

1898	6,590.600 K
1899.	6,726. 891"
1900	<u>6,920.600 "</u>
Átlag 1896-1900	6,540.074 K /

Ezek után rátérhetünk a közuti közlekedés gazdasági törvényei-
nek vizsgálatával kapcsolatban a hatás és visszahatás törvénye-
inek vizsgálatára.

Az a már Grunzel által megállapított tény, hogy tudniillik a szá-
razföldi közlekedés megelőzött minden más pályán történő közleke-
dést⁺⁺ természetes, hiszen a történelem kezdetein az első közleke-
dési módot a gyalogjárás jelentette. Még az a megállapítása sem
bir Grunzelnek a mi szempontunkból különösebb jelentőséggel,
hogy a közutak a vasutat és a hajót kivéve minden közlekedési
eszköz forgalmát lebonyolíthatják.⁺⁺⁺ inkább kimeríti ellenben
a kérdést Van der Borgh megállapítása, hogy tudniillik a közutak
amellet, hogy minden szállítás lebonyolítására alkalmasak, ösz-
szekötő kapcsot képeznek a hajók és vasutak, a városok és a vasu-
tak által nem érintett falvak között és legfeljebb a kisvasutak
kiépítése tudná némileg a jelentőségüket csökkenteni. ⁺⁺⁺

/ 1900. Magyar Statisztikai évkönyv. 215. old.

++ Dr. Joseph Grunzel: System der Verkehrspolitik 31. old.

+++ - " " " " "

+++ Dr. R. van der Borgh, Das Verkehrswesen. 163. old.

Induljunk ki azonban Neumann professornak a közúti közlekedés gazdasági törvényeire vonatkozó megállapításai közül azokból melyek az itt felmerült kérdésekre vonatkoznak:

- 1./ a pálya előállítása és a szállítási vállalkozás több kézben van,
- 2./ ugyanazon a pályán több vállalat is fennállhat,
- 3./ a közút minden lakott helyet érinthet /: ebben rejlik specifikus energiája :/
- 4./ a pálya szabad használatát mindenki számára biztosítani kell, tehát
- 5./ a közútba fektetett tőke közvetlenül nem kamatoztatható, így nem lehet magánvállalkozás tárgya /: specialis esetektől eltekintve, melyek azonban mint például az érdekeltségek által épített autóstrádák nem tartoznak a XIX. század közlekedésének problémakörébe :/
- 6./ az utépitő üzemek rendszerint magánvállalatok. /

Elemezzük tehát a magunk szempontjából a fentebbi megállapításokat.

1./ A pálya előállítása és a szállítási vállalkozás több kézben lévén, a gazdasági élet fejlődésével a járművek kvalitatíve és kvantitatíve egyaránt fejlődhetnek és fejlődésük maga után vonja új és jobb utak építését. Ez a helyzet kétségen kívül a vasutaknál is, ott azonban a pálya és jármű építése párhuzamosan ha-

/ Dr. Neumann Károly: Közlekedés politikai előadások.

lad és mindkettő építésének valamint fejlődésének rugója a vasut-felfedezése óta a gazdasági élet fejlődése. A közutaknál ellenben a gazdasági élet fejlődésének hatása csak közvetve mutatkozik, mert fejlődésük mindenkor a magánkézben lévő közlekedési eszközök mennyiségétől függ, mely jelenséget főleg a XX. században az autó térhódítása nyomán fedezhetjük fel. Amely vidéken ugyanis nagyobb arányu az autó közlekedés, ehhez fog a közutak építése igazodni; ezt azonban csak példa kedvéért említettem, mert a XIX. században, még a vége felé is a közutak minősége és mennyisége inkább csak a lóvonatu kocsik mennyiségéhez igazodott, eltekintve a személykocsik által többet használt utvonalaktól.

2./ Az a körülmény, hogy ugyanazon a pályán több fuvarozási vállalat is fennállhat, természetesen kedvez a magánvállalkozásnak és így a magánvállalkozásban végbemenő tőke felhalmozódásának.

3./ Ugyancsak a magánvállalkozásnak kedvez az a körülmény, hogy az ut szabad használatát mindenki számára biztosítani kell.

4./ A mi szempontunkból azonban legfontosabbak a fentebb 5./ és 6./ pontok alatt említett megállapítások, hogy tudniillik a közutakat a közületi szervek építtetik magánvállalatokkal. Ezek az utépitő üzemek ugyanis rendszerint nagyvállalatok, amelyek nagy forgótőkét igényelnek, mivel a tömegesen felhasznált nyersanyagok, a munkabér kifizetések, a gyorsan elhasználódó drága gépek javítása és újjal pótlása folytonosan ismétlődő fizetési kötelezettséget jelent, míg a megbízást adó közületek a fizetéseket saját pénzügyi szempontjaik szerint teljesítik. Az a körülmény viszont,

hogy a közutakat eltekintve specialis esetektől mindenütt egyöntetűen építik /: legalább is a felhasználandó anyagok szempontjából :/ kedvez az utépitő vállalatok kialakulásának.

Általában a közlekedési eszközökbe fektetett tőkékre gyakorolt hatás szempontjából fel kell még említenünk a közutaknak a vasutakkal szemben már a XIX. században megindult versenyét, mely az áruforgalom jelentős részét a vasutakról a közutakra terelte és így hátráltatta a vasuti üzemekbe fektetett óriási tőkék egészen racionalis kihasználását és így általában a vasutépítkezéseket is. A nagyarányú vasutépítkezések kulminációs pontján ez a felismerés volt különben az egyik ok ami a vasutépítkezések mérvére csökkentőleg hatott, az azokat finanszírozó vállalatok szempontjából pedig, hogy ezek igyekeztek működésüknek irányát az egész hosszú /: sőt pacific :/ vasutak építkezéseire koncentrálni.

A gőzhajó fejlődése és gazdasági hatásai.

Körülbelül Kolumbusz Kristóf idejétől - tehát a XV. század végétől - egészen a XIX. század első feléig tart a vitorlás hajó aranykora. A XIX. század második fele már a gőzhajózásé: s amíg a gőzhajók építése rohamos arányokban fejlődik, addig a vitorlások száma lassan, de folytonosan apad. Vasco de Gama már a XVI. század derekán kísérletezett egy gőzhajóval a barcellonai kikötőben. 1707-ben Papin szintén vizrebocsajtott egy gőzhajót, de a hajósok veszedelmes versenytársat láttak az új találmányban és összerombolták a gépet. Végre egy amerikai órásmester és gépész, Fulton Róbert megépítette az első lapátkerékes gőzhajót Párisban és 1803-ban ment is vele víz ellenében a Szajnán fölfelé, de anyagi támogatás hiányában nem tökéletesíthette találmányát. Visszament tehát Amerikába, ahol hosszas küzdelmek után sikerült egy 160 tonnás, 18 lóerejű gőzhajót építenie, mely 1807. aug. 17.-én indult el New-Yorkból a Hudson folyón fölfelé Albany-ig.†

Ez a siker döntött. Egy évtized leforgása alatt rendes forgalmi és közlekedési eszköz lett a gőzhajó ~~az~~ az összes civilizált országok vizein. Hazánkban gróf Széchenyi István nevéhez fűződik a gőzhajó meghonosítása,†† ő indította el az első gőzöst a Dunán

† Dr. J. Grunzel: System der Verkehrspolitik, 194 old.

†† Bagyó J.: Gr. Széchenyi István közlekedési reformja és tevékenysége. 41. old.

a Balatonon, később az ország többi vizein is, az ő fáradhatatlan és titáni munkálkodásának eredménye, hogy 10 évvel az ő halála után közel 500 mérföldet tesz ki a hajózott magyar belvizek hossza / 1900-ra pedig közel 5.000 kilométert, miből 3.000 kilométeren közlekedtek gőzhajók. // Ami Magyarország tengeri hajózását illeti, eléggé előnyös helyzetben volt addig, amig vitorlások bonyolították le a tengeri forgalmat, a gőzhajó térhódításával azonban gyorsan háttérbe szorult. /// ugy, hogy csak állami támogatással sikerült némileg fejleszteni a kereskedelmi flottánkat. A kiegyezéskor ugyanis szerződést kötött a kormány az Osztrák-Lloyddal Fiume forgalmának lebonyolítására. 1879-ben az angol Adria Steamshoap Co-val létesült egyezmény és ennek eredményeképpen: Nyugateurópával összeköttetés. Ebből alakult 1880-ban az Adria tengerhajózási r.t. ///

Ezek a szerződések, és vállalkozások csak a gőzhajózásnak kedveznek úgyhogy a vitorlás hajók száma nagyarányu visszaesést mutat; lásuk a statisztikát az " Adria " keletkezése előtti és utáni időkről:

A magyar kereskedelmi tengerészet hajóinak számát és tonnataartalmát az 1891 év végén, összehasonlítva 1871 év végén volt állapottal a következő eredményeket kapjuk:

/ M. kir. Közm és Közl. Min: Vasuti és hajózási vállalatok üzlet-eredményei és fejlődése I. évf. 1870. 35. old.

// Magyar Statisztikai Évkönyv. 234. old.

/// Dr. Neumann Károly: Közlekedéspolitikai előadások.

//// " " " " "

Vitorlás hajók		Gőzösök	
1871-ben	1891-ben	1871-ben	1891-ben
Hosszujáratu hajók:			
száma	165	78	--
tonnatartalma . .	78838	38.059	--
			11.674
Nagy parthajózásu hajók:			
száma	16	1	--
tonnatartalma . .	1.637	148	--
			--
Kis parthajózásu hajó:			
száma	205	122	--
tonnatartalma . .	2.945	1.919	--
			1.452
Összes hajók:			
száma	386	201	--
tonnatartalma . .	83.420	40.126	--
			13.126
lőereje	--	--	--
			2681 /

Az Angol birodalom hajóparkjáról az 1890-es évekre vonatkozólag tettem már említést dolgozatom korábbi fejezeteiben, azonban tekintettel arra, hogy a 90-es évek magyar viszonyait össze akarom hasonlítani egyes külföldi államok viszonyaival, a következő összedílitást is közlöm :

A gőzhajók A vitorláshajók
s z á m a

N.-Britannia és Írország /1891/ . . . 7.410 14.181

/ Jekelfalussy-Varga: 1892. Közgazdasági és statisztikai évkönyv.
631. old.

	A gőzhajók s z á m a	A vitorlás hajók
Észamerikai Egyesült Áll./1890/	3.351	13.892
Németország / 1891 /	896	2.757
Franciaország / 1891 :/	1.116	4.119
Dánia /: 1891 :/	322	3.054
Németalföld /: 1891 :/	118	500 /

Térjünk azonban a hatás és visszahatás törvényének vizsgálatára és igyekezzünk egyrészt a gazdasági viszonyokból megállapítani azokat az okokat, amelyek a hajózás fentebbi rohamos fejlődésére hatottak, másrészt a hajózás közlekedési és gazdasági természetéből, valamint eredményeiből a visszahatás tényezőit kutatni.

A gazdasági okoknak vizsgálatát kezdjük Czettler professor megállapításaival. Ezek szerint a XIX. század közlekedésének, különösen tengeri forgalmának kiinduló pontja és rugója a kapitalista gazdálkodás nagy expanziója volt. Ez a körülmény ugyanis magával hozta a kereskedelem teljes szabadságának kivívását. Ezt pedig a nemzetközi életben az angol gabonavámok megszüntetése és a gyarmatok egyenjogúsítása segíti elő; a gazdasági szabadság, a gazdasági élet nemzetközi fejlődése nélkül ugyanis még nem eredményezné a kereskedelem nagyarányú változását, ha a közgazdaság az új termelési technika és a forgalom következtében gyöke-

Jekelfalussy-Varga:
/ Idézett mű 632. oldal.

resen át nem alakulnak. Így azonban nagy és egységes gazdasági területek képződnek a föld minden részén, melyeken az industrializálódás nyomán egyrészt termelési fölösleg áll elő, másrészt megjelenik a munkáskérdés: két nyomós ok, melyek egyaránt alkalmasak a piacokért való harc megindítására. /

A gyarmatokon is a XIX. század elején kezdődik az intenzív gazdaságkodás korszaka, mivel azonban a anyaországok kettős hasznot akarván elérni a gyarmatok mezőgazdasági termését nem ott, hanem saját ipartelepeiken dolgoztatják fel, nagytömegű nyersanyag szállításokra van szükség, amik természetesen csak hajón bonyolíthatók le. Ezért szaporodik olyan nagy arányban a tengerihajók száma és tonnatartalma a XIX. század folyamán mint azt a fentebbi statisztikai kimutatások kiegészítve dolgozatom korábbi fejezeteinek statisztikai adatai feltüntetik. Mégpedig a gőzhajó térhódításáig a század elején alig 3 évtized alatt a világ tengeri hajóparkja a XVIII. század végi viszonyokhoz képest több mint 1/3-ával gyarapodott. A gőzhajó üzembehelyezésével csökken ugyan a világkereskedelmi flottájának számaránya, sőt tonnatartalma is, ez a körülmény azonban tekintve a gőzhajó nagyobb teljesítőképességét ténylegesen visszaesést nem jelent, ellenkezőleg, tekintetbe véve a kikötők és tengerszorosok forgalmának nagyarányu fellendülését, inkább előnyösnek mondható. A gőzhajó üzembe helyezése után pedig mind a hajók számában mind tonnatartalmukban még nagyobb fejlődést mutat a kikötők és tengerszorosok forgalma minnek;

illusztrálására a rendelkezésemre álló adatok közül felemlitem a Suez csatornának megnyitásától, illetőleg a gőzhajó virágzásának kezdetétől fejlődő forgalmát:

	A hajók száma	Tonna tartalom
1870	486	0.4 millió
1871	765	0.7 "
1872	1.082	1.4 "
1873	1.173	2.0 "
1874	1.264	2.4 "
1875	1.494	2.9 "
1876	1.457	3.0 "
1877	1.663	3.4 "
1878	1.593	3.2 "
1879	1.477	3.2 "
1880	2.026	4.3 "
1881	2.727	5.7 "
1882	3.198	7.1 "
1883	3.307	8.0 "
1884	3.284	8.3 " /

Vizsgáljuk mármost a visszahatás törvényének érvényesülését. Érdekes, hogy a gőzhajónál legalább is a fejlődés első fázisaiban a visszahatás nem volt olyan nagy, mint amilyennek várni lehetne. A kapitalizmus expanziója ugyanis a gőzhajó építkezéseknél olyan mérvű mőhőséggel nyilatkozik meg, hogy a tényleg felmerült forgalom nem elégítette ki az üzembehelyezett

hajók igényeit, ugyannyira, hogy bizonyos járatoknál ráfizetéssel jár a gazdálkodás, ami természetesen nem fejlesztőleg, hanem csökkentőleg hat a tőke befektetések mérvére. Itt csak egy példát kívánok felemlíteni, nevezetesen az 50-es években épült "Great Eastern" esetét. Ezt a hajót ugyanis 13.340 tonna hordképességgel építették, tehát minden menetben 1800 utast és 2.000 tonna árut kellett volna szállítania, hogy a tőkebefektetés törlesztése és kamatoztatása lehetővéválljon, ezt az eredményt azonban nem tudta elérni, ugyannyira, hogy 15 év alatt 1 millió font veszteséget okozott tulajdonosainak. /

A tőkeképződésre gyakorolt hatást illetőleg legyen szabad ismét Neumann professor előadásaihoz folyamodnom. Arra kívánok ugyanis utalni itt, hogy a hajózásnál nagy forgótőkére lévén szükség, nem keévez az állótőke ~~kefektetéseknek~~ felhalmozódásának.

Egyebekben pedig felemlítem, hogy az elemekkel való küzdelem folyamán állandóan nagy értékek vannak veszélyben, nagy tehát a kockázat és így a tengerhajózás teremti meg a kárbiztosítást, valamint a korlátolt felelősségű társaságot is. //

/ Dr Neumann Károly: Közlekedéspolitikai előadások.

//

"

"

"

"

A vasutak fejlődése és visszahatása.

" Mikor az államoszékségletek biztosítása csak változatos és többnyire rejtett eszközökkel lehetséges, mikor a szokásban lévő rendszer szerint a teherviselés tulnyomóan az alsó néposztályokat sújtja, mikor a só, a kenyér, a pálinka, a sör, a kávé, a dohány közvetett adója, de a kirótt egyenes adók is leginkább a kevésbé szolgáltatásképes tömegekre nehezednek, akkor az adóztatás kiváló eszközének épen olyan igazságosnak, mint célszerűnek kell elismernünk azt az adóztatási módot, mely az államvasutak fölélegében kifejezésre jutva, főleg a vagyonos osztályt terheli, anélkül, hogy az indokolt forgalmi igényeknek árztana."

A kapitalizmusnak a vasutak fejlődésére gyakorolt hatásáról dolgozataimnak korábbi fejezeteiben bőven szóltam már, valamint többször tettem említést a vasutak közgazdasági jelentőségéről is, itt csupán azokat a dolgokat kívánom elmondani, amelyeknek elmondására más fejezetekben alkalmam nem nyílt, tehát részben kiegészíteni, részben összegezni a korábban mondottakat.

Mindenekelőtt legyen szabad Neumann professor szavait idéznem:

" A vasutnak sajátságai a gőznek, mint mesterséges energiának alkalmazása óta domborodtak ki teljesen. E sajátságból ered az, hogy a vasut a közlekedésben még nagyobb átalakulást idézett elő, mint a gépek alkalmazása az iparban és a gőzvasut a gőz-

/ Cohn C. Grundlegung der Nationalökonomie. Stuttgart. 1885.

hajával együtt megteremtette a világforgalmat, lehetővé tette a
 gyors utazást, a legelőbb a szárazföldi eszközökön nem mozgó ol-
 csó tömegáru szállítását, a levelek gyors továbbítását, a mun-
 kaerőcserét éppen úgy, mint a javak könnyű kicserélését, elhá-
 ritotta a forgalmi korlátozásokat/: helyi és átviteli vámok
 stb. :/ átalakította a stratégiát, új értékpapírtípusokat terem-
 tett meg, új banküzletágakat hívott életre, hozzájárult a fo-
 gyasztás és termelés olcsóbbításához, megteremtője a nagyipar-
 nak és a Thünen-körök áttörése útján egyfelől a földművelés és
 bányászat intenzitását fokozta, másfelől pedig főleg az ipari
 termelés elhelyezkedését függetlenítette a nyers-és segédanya-
 gok lelőhelyétől : új elhelyezkedéseket teremtett. " /

Lássuk azonban egész röviden a vasut fejlődését.

A gőzgép ipari alkalmazásával csaknem egyidejűleg kezdődnek
 azok a törekvések is, melyek lassanként a közlekedés szolgálá-
 tába állították a gőzgépet. Már Papin és Savary is gondoltak
 arra, hogy a gőz erejét kocsik hajtására is föl lehetne hasz-
 nálni s éppen ugyanabban az évben /: 1769 :/ amikor James Watt
 szabadalmat vett találmányaira, megszerkesztették az első, gőz-
 zel hajtott kocsit, mely sinek nélkül járt, tehát forgalom szem-
 pontjából, megfelelné a mai automobilnak. Az első gépkocsi azon-
 ban mindjárt kipróbálása alkalmával szerencsétlenül járt s meg-
 alkotója, Cugnot francia katonai mérnök, elvesztette e miatt kor-
 mánya támogatását, úgy hogy kísérleteit nem folytathatta tovább,

/ Dr Neumann Károly: " Vasut " Közgazdasági enciklopédia IV. kö-
 tet. 1400 old.

Voltaképpen már Newton Izsák fölvetette azt az eszmét, hogy a gőz feszítő erejével kocsikat lehetne hajtani: s a kiváló tudós 1680-ban gömb-alaku kazánt helyezett egy kocsira s így akarta ezt hajtani: a mechanikai elv az volt, hogy a kazán hátrafelé kinyúló csövén gőz áramlott ki s a levegőbe kiáramló gőznek visszaható ereje lökte volna előre a kocsit. /

Ez a kísérlet azonban éppen úgy nem sikerült, mint ahogy kudarcot vallott Cugnot próbálkozása is. De a vágy, a gondolat és a törekvés : gőzzel hajtott kocsikat szerkeszteni: már kiirthatatlanul élt az emberiség köztudatában, s Evans már a XVIII. század végén megjósolta: " Eljön majd az idő, mikor gőzkocsin majdnem olyan gyorsan lehet majd egyik városból a másikba jutni, mint amilyen sebességgel a madár repül . . . " óránként 24-36 kilométer sebességet gondolt akkor Evans és ma már nem is merünk számokat írni, mert mire leírjuk, talán már ismét nagyobb az új rekorderedmény. ++

Evans szerkesztett is kőutakon, azaz nem síneken járó gőzgépkocsikat Amerikában s vele csaknem egyidőben állt elő a gőzgépkocsival Trevethick is Angolországban. Ők újították föl egyszersmind a nagyfeszültségű gőz használatát is, lemondván a gőz kondenzálásáról, mely a Watt-féle gőzgépek erőforrása volt. Ambár ezek a nagyfeszültségű gépek a gőzgép fejlődésének kezdetén, a szerkezetek gyarlósága miatt sokszor életveszélyesek voltak, később mégis lassan kiszorították az alacsonyfeszültségű gépeket, mert munkaszolgálatásuk sokkal na-

/ Dr. R. van der Borcht: Das Verkerswesen. 282. old.

gyobb és tökéletesebb szerkezetüknél fogva csaknem teljesen veszélytelen.

Az országutak göröngyös volta miatt, korán kísérletezni kezdtek a sineken gördülő gőzmozdonyokkal. A gondolat maga - a sinek használata - már nem volt új, hiszen aegyptomiak is készítettek kőpályát, hogy könnyebben szállíthassák a nagy kő-kockákat. Sőt az angol és német bányákban már 1700 elején fából készült sinek voltak, melyeken a kibányászott ércet továbbították, a fasineket később vaslemezzel burkolták, hogy ne kopjon oly hamar, a XI. század elején már öntöttvas-sineket is használtak. 1820-ban az angol Berkinshaw felfalta a hengerelt vas-sinek gyártását. 1804-ben indította meg Trevethaok az első vasuti gőzmozdonyt az angolországi Déli-walesben. /

Az első kézzelfogható siker híre csakhamar elterjedt és az angol technikusok hozzáfogtak a gőzgépkocsi létesítéséhez. Köztük világhírű lett Stephenson György, kinek a gőzmozdonyt, illetőleg a gőzvasutat köszönhetjük. //

Néhány tőkepénzes előlejével sikerült mozdonyépítő gyárat alapítani és ettől fogva fiának, Stephenson Róbert mérnöknek segítségével dolgozott a gőzmozdony tökéletesítésén, míg végre 1829. okt. 6-án a kitűzött versenyen, több résztvevő mozdony között Stephenson "Rocket" nevű gőzmozdony a pálmát elnyerte. A fényesen sikerült verseny lázba hozta egész Angliát, s a két Stephensonnak kiváló érdeme, hogy a Rocket kezdetleges formában, de alkotó részeiben már alaptípusa volt a mai mozdony-

/ Van der Borcht: Id. mű 284-85 old.

// " " " 283 "

óriásoknak.

Magyarországon az első vasutvonal a " Magyar közép-ponti vasut" volt, mely 1846. július 15-én nyitotta meg az első vonalát - a budapest-váci vonalat - országos nevezetessé-
gű ünnepély keretében. Az első vonal hossza csak 32 kilométer volt, de egyre rohamosan épültek, úgy hogy 1900-ban vasuthálózatunk hossza több mint 22 ezer km. 1895 óta mozdonyaink kizárólag hazánkban készülnek a világhírű " MÁV. gépgyárban. Az 1900. évi párisi nemzetközi kiállításon általános feltűnést keltettek a MÁV. gépgyár új típusu mozdonyai és azóta külföld is gyakran felkeresi megrendelésével. /

A francia, angol és amerikai gyorsvonatok, erőltetett menetben és kedvező körülmények közt, már a múlt század folyamán többször elérték óránként 160-170 km sebességet, de csak rövidebb szakaszokon, úgy, hogy a menetsebesség nagyon is kivételesnek tekinthető. A mindinkább növekedő forgalom gyors lebonyolításának szüksége a folyton siető utasok ideges türelmetlensége sürgetően követeli a vonatok sebességének fokozását.

Az utolsó 50 év alatt már nem sokat változott a leggyorsabb expressz-vonatok menetsebessége. Az angol " Great Western Company" vasuttársaság nem sokkal megalakulása után, berendezett egy ugynevezett " villámvonatot " Paddington és Slough között, mely 29 km-nyi távolságot összesen 15 és 1/2 perc alatt futott meg, amely óránként 111 km-es menetsebesség-

nek felel meg.

Az egyvágányu rendszert - a Liverpool és Manchester között tervezett vasutvonalon alkalmazzák. Klasszikus föld ez a vonalszakasz; a világ legelső vasutvonalát is a két város között építették, s ma is három különböző vasuttársaság vonalai közvetítik a forgalmat Liverpool és Manchester közt és a század végén az 55 km-nyi távolságot csak 3/4 óra alatt futják meg, amely óránként 73 kilométeres menetsebességnek felelt meg. Egyvágányu rendszerű vasutat legelőször Charles Lartique francia mérnök építette közel a homoksivataghoz, hol gyakori forgószelek és homokzivatarok könnyen betemették és eltoralszolták a rendes kétvágányu vasutakat. Az ő vonalán öszvérek vontatták a kocsikat s ez a vasut sokáig egymaga közvetítette egész Algéria kereskedelmét. Behr figyelmét Lartique rendszere keltette fel és a zseniális mérnök 1836-ban határozta el, hogy megkísérli, hátha gőzerő alkalmazásával sikerülne teher és személyforgalomra is használnia az Algériában már bevált rendszert. Kísérletei sikerültek és ezeken felbátorodva megépítette az első egyvágányu vasutvonalat Lirtowet és Ballybanion között s ez a vonat, melyet 1838 febr. 28-án nyitottak meg, azóta szabályos pontossággal és minden baleset nélkül bonyolítja le a két kis városka forgalmát.

Az ausztráliai Brennan szintén tervezett egy új fajta egyvágányu vasutat, az ő rendszere azonban a magasba függeszti fel a

kocsikat mint Behré, hanem megtartván az eddigi rendes vasutak pályatesteit, csak a kettős vágányt cseréli fel egy vágánnyal. Egyébként itt először magán, később állami vállalkozás a vasut. A mozgó erő történetét illetőleg, már a XIX. század vége felé nagy teret hódít az elektromosság. Bár térhódítása a XX. századra esik, felmelitem, mert az első közuti villamos vasut Európában az 1889-ben megnyílt budapesti városi vasut volt. Már akkor felismerték a kis motornak, a gyakori, olcsó indításnak és megállásnak jelentőségét, de tisztában voltak azzal is, hogy a gőzmozdonynak előnyt biztosít az a tulajdonsága, hogy maga termeli a mozgó erőt s így teljesen független és versenyképes. //

Lásunk azonban a gazdasági vonatkozásokat. Mint Schulz is kifejti a gazdasági életben már meglévő tőkék elhelyezésére találtak a vasutépítkezésekben, sőt hogy a nagyarányban megindult fejlődés újabb tőkekonzentrációkat igényelt, melyek viszont a bankélet bizonyos ágazataiban idéztek elő változást. Mindezekről azonban szóltam már dolgozatomnak a: "Pénzvilág és közlekedés kölcsönhatása" című fejezetében, itt csupán kiegészítésként szándékozem néhány újabb eszmét felvetni.

Mindenekelőtt azt, hogy a vasutak jövedelmezősége normálás

// Dr. E. Sax: "Die Eisenbahnen" 519.

// Dr. Neumann Károly: Közl. pol. előadások.

// Dr. Bruno Schultz: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. (30. 250. old.)

gazdasági viszonyok között növekvő tendenciát mutat akkor is, ha maguk a vasutak időközben technikailag nem is fejlődtek. / Ennek okát a már korábban kifejtett vonz-erőben és a gazdasági életre gyakorolt fejlesztő hatásban találhatjuk meg.

Kiindulási tételemet, a hatás és visszahatás törvényét nem akarom ad absurdum belemagyarázni az egyes jelenségekben, itt azonban annyira kézenfekvő és természetes a vasut által életre hívott új gazdasági eredményeknek, magukra a vasutakra történő visszahatása, hogy a bizonyítás kényszere nélkül a korábban kifejtett törvények mellé mint újabb törvényt állíthatnánk oda a visszahatás második fázisának érvényesülését is.

Aztán még a vasutak versenyére vonatkozólag szeretnék egy érdekes tényt felemlíteni: Nevezetesen hogy abban - a rendszerint bekövetkezett esetben ha a versenyző vállalatok egyike sem bírta hosszabb ideig a versenyt, azok fuzionáltak egymással, vagy az erősebb bérbevette a versenyben gyöngébbet, vagy karteleteket kötöttek, amelyek által a forgalomnak a versenyben résztvevők vonalak közti megosztásáról gondoskodtak. ⁺⁺ Így egy monopóliumszerű jelenség állott elő, amely mellett mintegy a közlekedési eszközök diktálják az árakat és pedig úgy, hogy egy bizonyos kitűzött célt a legtükrözőbbben valósítsa meg. A kitűzött cél pedig kétféle lehet aszerint, hogy állami, vagy magánmonopóliumról van szó. Az állami monopólium esetében u-

/ Offenberg: Konjunktur und Eisenbahnen, 31. köv.

++ Dr. Neumann Károly: Közlekedéspolitikai előadások.

gyanis a kitüzött cég a legnagyobb kollektív haszon elérése lesz, míg a magánkézben lévő monopólium a legnagyobb bevételre törekszik és ennek fokozására esetleg még a gyengébb minőségű szolgáltatásokhoz is folyamodik./

Mármost nem azt kívánjuk fejtegetni, hogy az állami monopólium közgazdasági szempontból feltétlenül előnyösebb a magánmonopóliumnál, sem pedig azt hogy így a helyzettel való visszaélésénél fogva a magánmonopólium hátráltatja a gazdasági élet fejlődését, hanem azt az érdekes jelenséget, hogy a magánmonopólium tulhajtott nyerésszokedési vágya más közlekedési eszközökre lehet fejlesztő hatással, mint azt Amerikában már a múlt században, az automobil elterjedésével pedig különösen a világháború után tapasztalhattuk. Ű
Íme a vasutaknak a közgazdasági életre gyakorolt hatása egy igen érdekes negatív megnyilatkozásban.

Ezzel azonban tekintettel arra, hogy ismétlésekbe bocsátkozni nem óhajtok /:miután a vasutakkal kapcsolatban jelentésköz hatás és visszahatás törvényeket már sokféle szempontból tárgyaltam:/ a vasutakról szóló mondanivalómat ezzel be is fejezem.

A posta fejlődése és gazdasági hatásai.

A hírközvetítő eszközök általában.

AXIX. század elején a posta már ugyyszólván már mindenütt állami monopólium volt, de az államok csak a finansziális szempontokkal törődnek és a lehetőségekhez mérten igyekeznek is kihasználni. A díjszabásokban egyébként nemcsak a levél súlya, de a távolság is szerepet játszó tényező, sőt nemcsak a nemzetközi forgalomban volt ez így, hanem ugyanazon postaigazgatóságok területén belül is. Még az is előfordult, hogy a leveleket szándékosan kerülő utra terelték csak azért, hogy magasabb díjat szedhessenek. Még csak határozott tarifát sem állapítottak meg, különösen nem távolabb fekvő országba; ha ilyen helyre szólt a levél a feladó megfizette a díjat a határig, s a további viteldíjat a címzettől szedték be. /

Természetes, hogy ilyen körülmények között sem magának a postának fejlődésére kilátás nem volt, sem pedig a gazdasági életre gyakorolt hatása különösebb mértékben nem mutatkozott. Egyben azonban ezek a viszonyok tették érthetővé azt is, hogy a gazdaságtörténet Hill Rowland oly nagy jelentőséget tulajdonít. Ő volt ugyanis az első, aki a postaközérdekű hivatását hangoztatja és tolja előre az állam egyoldalú finansziális érdekeivel szemben.

Hillének a gazdasági számítása az volt, hogy a díjmérsékléssel előálló bevételi csökkenés a forgalom megfelelő nagymérvű emelkedése fogja kiegyenlíteni. Ez a reménye nem

vált be, és az angol posta csak az ő fellépése után körülbelül 20 év múlva érte el azt a felesleget, amelyet 1840-ben Hill reformjának életbeléptetésekor utoljára produkált. Annál nagyobbak voltak azonban reformjának közgazdasági eredményei, miket még ellenfelei sem tagadhattak le, annyira kézenfekvők voltak. Rövid időn belül el is terjednek eszméi az egész kontinensen és megvetik az alapját a későbbi világposta egyesületnek. /

A posta történetének további nevezetes eseményei az Ausztria és Poroszország közt 1850-ben létrejött posta egyesület, mi- nek feloszlása után 1868 január 1-től kezdve az északnémet szövetség tagjai a szövetség egész területére nézve egységes díjakat állapítottak. //

A póstánál a hatás és visszahatás törvényének vizsgálatát az egyes közlekedési eszközöknek a postával szemben és viszont megnyilvánuló hatásával kell kezdenünk. Itt mindenké- előtt két fontos tényezőre kell rámutatnunk: az egyik a gőz- mozdony feltalálása, és ezzel a vasutak elterjedése. A má- sik a villamosétűző használatbavétele.

A vasutak mindenekeelőtt a posta technikájára voltak nagy ha- tással. Eddig ugyanis a posta a közvetítés eszközeit függet- lenül egymaga választotta meg, ezentul azonban rá lévén utal- va egy a hatáskörén kívül álló közlekedési eszközre, alkal- mazkodnia kellett hozzá. Ez pedig különbözőképen érvényesült aszerint, hogy a kérdéses területen magánvasuti, vagy állam- vasuti rendszer volt érvényben, mert előbbi esetben a tör-

/ H. Henney V: id. mű. 272. old.

// " " " " " 271. "

vényhozás kényszerítette a vasutakat, hogy a póstai szállítást bizonyos mértékben ellenszolgáltatásként lássák el; a vasutak keletkezése előtt ugyanis postakocsik látták el a közlekedést és szállítottak leveleken kívül utasokat, pénzt és csomagokat is. A vasutak megjelenésével a postának ez a kereseti ága megszűnt és így mintegy kárpótlásul a vasutépítési engedélyt ahhoz a feltételhez kötik, hogy a vasut ingyen szállítson minden személyvonattal egy postakocsit. / A magánvasutakkal ellenben különkülön kellett megállapodnia. A gőzhajót legelőször 1824-ben használták fel rendes postaszállításra Svéd és Oroszország között. 1838-ban kötötte az angol kormány az amerikai Cunard Sam által alakított társasággal az első egyezséget a postának egyrészt Liverpool, másrészt Halifax és Boston közt gőzhajókon való szállítására, havonként kétszeri összeköttetéssel. //

Ettől kezdve rohamosan fejlődött a posta, úgy hogy nálunk Magyarországon 1900-évre a következő fejlődési fokot éri el:

A postahivatalok száma. 5029

Levélpósta küldemények
darabszáma milliókban 390.3

Csomagok és pénzeslevelek száma milliókban 20.5

Utalvány, utánvétel és megbízások összege milliókban 1174.3

Felesleg millió koronában 14.2

/ H. Henney V.: id. mű. 274. 1892. Kong. és történelmi évkönyv. 651. old.

// " " " " " 283.

// Dr. Földes Béla: Nemzetgazdasági és statisztikai évkönyv.

1886. II. évf. 177. old.

A fejlődés menete pedig a következő:

A XIX. század elején a pósthivatalok száma 420 volt, a kiegyezés, tehát gazdasági fellendülésünk kezdete után pedig a következő emelkedést mutatja:

1868	1.337
1870	1.523
1875	1.948
1880	2.301
1885	3.809 /

Európában pedig 1885-ben a következő fejlődési stádiumot mutatja:

	Levelek száma	lapok / milliókban	Ujságok és nyomt. :/
Nagybritánia	1.360	160	464
Franciaország	613°8	32°9	691°8
Németország.	778°9	225°6	709°7
Ausztria	276°8	58°7	39°9
Belgium	101°9	24°7	149°4
Németalföld	63°3	21°1	47°2
Oroszország	148°9		109°7
Olaszország.	187°8		109°5
Svaja	87°9		85°4
Törökország		3°0	//

Gazdasági szempontból a posta mint hírközlítő intézmény és mint ~~hírközlő~~ csomagokat, hírlapokat, pénzt szállító eszköz jön tekintetben.

/ Jekelfalussy-Varga. 1892. Közg. és tsatisztikai évkönyv. 651. old.

// Dr. Földes Béla. Nemzetgazdasági és statisztikai évkönyv. 1886. XI. évf. 177. old.

Az elsőre - hírközlítésre - vonatkozólag Sax a következőket mondja: lehetővé teszi a legtökéletesebb és legideálisabb szükséglet kielégítést, az áruk jó elhelyezését és mintegy felderítő tevékenységet végez az egész világra kiterjedően az árakról mivel meggátolja a szélsőséges áralakulásokat és árkiegyenlítő hatást gyakorol mivel egységesebb világár kialakulásához vezet. /

Működése annál tökéletesebb minél többféle más közlekedési eszköz között használhat fel saját céljaira és minél kevesebb saját forgalmi eszközre és személyzetre szorul, mert a sokféle forgalmi eszköz használata képesíti egyedül arra, hogy a szállítás irányában a legkülönbözőbb igényeket támasztó tárgyakat: csomagokat, hírlapokat, pénzt olcsón szállítsan. //

Fejlődése a lakosság számának szaporodásával halad párhuzamosan visszahatásában pedig a cseregazdaság fejlődésére előnyös. Amí a hírközlítés egyéb eszközeit illeti a távíró és telefon felfedezése egészen speciális jellegű a felfedezések történetében. Mert bár minden közlekedési eszköz fejlődését az alapul szolgáló technikai felfedezések tették lehetővé, itt azok nem a megszokott formában történtek.

/ Sax: Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft II. kötet
340. old.

// Dr. Neumann Károly. Közlekedéspolitikai előadások.

A technikai felfedezés fogalma ugyanis sokféle. Eltekintve attól, hogy a nyíl, a hajítógép stb. szintén a technikai felfedezések közé számítatnak, vannak olyanok, melyeknek eredete évszázadokra, sőt évezredekre nyúlik vissza, s amelyek a hosszú idők alatt semmi, vagy csak nagyon kevés tökéletesedésen mentek át. Vannak azonban találmányok, melyek egyrészt csak a legújabb kor felfedezései lehettek, melyeknek megalkotása a fizikának igen magasfoku ismeretét tételezi fel, másrészt megalkotásuk után rohamos fejlődésen és tökéletesedésen mennek át. Ezek közé tartozik a telefon és telegráf is.

Más közlekedési eszköz létesítését már felfedezésük előtt konkrét felmerült szükségletek siettették. A vasut létesítését például a tömegszállítás szükséges volta, hiszen a vitorláshajó nagytömegű rakományait nagy tömegek szállítására alkalmas eszközökön kellett a szárazföldön továbbítani. Vagy legalább is előnyös lett volna így szállítani. Már a vasutak üzembe lépése előtt sokat gondolkodtak a probléma megoldásán. A telefon és a kábel feltalálása előtt azonban senki sem gondolt arra, hogy jó lenne tíz perccel a tőzsdenyitás előtt Londonból New-Yorkba kérdéseket intézni, mert ennek lehetőségéről még álmodni sem mertek.

Ami pedig a távirót illeti, - használtak tükrös-távirót pár ezer évvel Marconi találmánya előtt, de ennek üzleti felhasználására nem gondolt senki, egészen a modern találmányok kialakulásáig.

Ezeknek szükséges voltát tehát használatuk adta tudtul az emberiségnek, gazdasági jelentőségük csak beidegzésük után ismerhető fel, ezért mindennek előtt történetüket tárgyaljuk meg egészen röviden, s csak azután a gazdasági életre gyakorolt óriási hatásukat és jelentőségüket.

Az első távirat 1859. okt. 7-én érkezett New-Yorkból Európába és a táviró ugyyszolván azonnal világhatalommá lett. A drótvezetékek kiküszöbölése volt még hátra, ami legelőször 1842-ben Morse-nak sikerült, majd Marconi tökéletesíti a találmányt és szenzációs kísérleteivel állandóan rettegésben tartja a kábelrészvény tulajdonosokat. Eleinte kételkedtek ugyan a hírek valódiságában, később azonban, mikor azok megdönthetetlennek bizonyultak, igyekeztek tudni kábelrészvényeiken, győzött azonban a józanság és a megnyugvás a hirre, hogy a találmánynak egyenlőre komoly gyakorlati értéke nincs. /

A drótnélküli távirás fontossága hazánkban is felkeltette a szakkörök érdeklődését s az állami táviróintézet kezdetétől fogva élénk figyelemmel kísérte az új híradóeszköz fejlődését. Eleinte Budapest környékén végeztek vele kísérleteket, majd 1904 év végén Bécs és Budapest között az első kísérlet kitűnő eredménnyel járt. . . Még jobban sikerült az a kísérlet-sorozat, melyet 1906-ban végeztek Fiume és Ancona között. A kísérlet úgy történt, hogy Fiumében fix-állomást rendeztek be az "Előre" gőzösön pedig mozgó állomást és kikötőiből állandó távirati összeköttetést tartottak fenn Fiume parti állomásaival.

/ Van der Borcht: Das Verkehrswesen. 369 és köv. old.

A kísérletek fényesen sikerültek, mert az " Előre " mindenkor zavartalanul közlekedhetett Fiuméval.

Egyenlőre azonban megelégedtek az emberek a már jól bevált drótvezetékkel is és ezek jelentőségének felismerését mi sem bizonyítja jobban, mint az alábbi kimutatások.

A föld telegrafhálózata /: 1884-ben :/

Világrészek	A vonalak hossza	Adrótok km-ben	Az állomások száma/1882/	A sürgönyök
Európa	577.000	1,753.000	38.000	109,000.000
Amerika.	430.000	1,050.000	16.700	45,452.000
Ázsia	65.000	160.000	2.300	5,370.000
Ausztrális	51.000	92.000	1.500	5,605.000
Afrika	25.000	45.000	400	2,100.000
Összesen:	1148.000	3,100.000	58.900	167,527.000 /

A távirdák az európai államokban :

Nagybritannia	/:1884-85 :/.....	33*2 millió távir	
Franciaország	/: 1883. :/	29*4	" "
Németország	/: 1884. :/	18*8	" "
Ausztria	/:1884. :/	6*6	" "
Belgium	/: 1884. :/	6*7	" "
Németalföld	/: 1884. :/	3*3	" "
Dánia	/: 1883. :/	1*2	" "
Svédország	/: 1884. :/	1*1	" "
Norvégia	/: 1884. :/	0*8	" "
Oroszország	/: 1884. :/	10*4	" "
Olaszország	/: 1883. :/	6*5	" "

Svejc	/: 1884 :/	2°9	millió távirat
Spanyolország	/: 1884 :/	2°4	" "
Portugal	/: 1883 :/	1°1	" "
Románia	/: 1884 :/	1°2	" "
Szerbia	/: 1884 :/	0°4	" "
Bulgária	/: 1884 :/	0°4	" "
Törökország	/: 1882 :/	1°1	" "
Görögország	/: 1884 :/	0°6	" " /

A magyar állami telegráf vezetékek

Évszám	vonal hossza km.-ben	drót hossza	Az állami telegráf állomások száma.	A vasuti
1847-49	17	17	1	--
1850-52	255	272	3	--
1853	1.188°8	1.373°5	11	--
1855	1.848°5	3.068°7	19	--
1858	3.317	4.701	44	48
1860	4.432°6	6.226	65	76
1865	7.090°8	14.018°8	140	143
1867./ápr.30/	8.115°7	16.737°7	181	144 //

Magyarországon az összesen kezelt táviratok száma volt:

1867 631.985 darab

1884 5,775.648 " ///

/ Dr. Földes Béla. 1886. Statisztikai évkönyv. II. évf. 179 old.

// Csopey-Kuppis. A világforgalom. 36 old.

/// Dr. Földes Béla : Statisztikai évkönyv . 179. old.

Érdekes, hogy a telefon aránylag sokkal jobban és gyorsabban terjed, mint a táviró, sőt itt-ott már háttérbe is kezd szorítani azt. Például, Norvégiának gyéribben lakott vidékein csak keveset használják a távirót, ellenben a telefont még az egyhagyott Fjordok apró falvaiban is meglegljük már a XIX. században.

A telefon európai elterjedéséről álljon itt a következő táblázat:

1884-ben államok	Telefonnal berendezett városok sz.	Az állomások kerekszámában	Évenkénti előfizetési ár frt-ban.
Németbirodalom	92	16.500	90
Angolország	89	15.500	60 -240
Franciaország	20	10.000	72 -288
Olaszország	18	7.000	60 - 84
Svédország	51	10.000	77 -130
Svaje	30	5.000	72 -120
Spanyolország	ismeretlen	1.000	120
Hollandia	11	4.000	81 -120
Belgium	12	5.000	96 - 120
Oroszország	7	3.000	336
Ausztr.Magyarország ...	10	4.500	108 -180 /

A magyar távbeszélő-hálózat és annak felszerelése 1891- 1900-ig

Év.	Vonalhossz km.	távbeszélő készülék
Átlag 1891-95	- -	5.924
1896	4.752 ⁷	10.293

/ Csöpey- Kuppis. A világforgalom. 65. old.

100

Év.	Vonalhossz km.	távbeszélő készülék
1897.	5.902	11.039
1898.	6.891	13.396
1899	7.627	14.832
1900	11.167	16.272
Átlag 1896-1900	7.268	13.160 /

Természetes, hogy a drótnélküli telegrafálás lehetősége és sikere nyomban felköltötte a szakemberekben a drótnélküli telefonálás gondolatát, melyet legelőször ugyancsak Graham Bell, a telefon felfedezője kísértett meg valóra váltani. A készüléknek, melyet erre a célra szerkeztett fotofon - fénybeszélő - a neve s a lényege az, hogy benne a fény pótolja a fémösszeköttetést a beszélő és hallgató között. A fotofon kagylója mint szerkezet, mindenben hasonló a telefon beszélő kagylójához, csahogy itt kis tükröske veszi át a mágnesrud és vashártya szerepét. A vékony egyik oldalán ezüsttel bevont üveglapocska a hanghullámok befolyása alatt szintén rezgésbe jön az alakja ennek folytán állandóan változik, hol domború, hol ismét homorú lesz, ami aztán a ráeső és visszavert fényt szintén befolyásolja. Erre a tükröskére Bell erős fénykévét vetetett egy gyűjtőlencsén át s a visszavert fénynyalábot egy másik gyűjtőlencse segítségével a felfogó állomás felé irányította. A felfogó állomáson egy vájt tükrő gyűjtötte össze a sugarakat és ráterelte őket a gyűjtőpontjában el-

helyezett szénlemezre: végül ezt a szénlemezt drótok kötötték össze egy közönséges telefon hallgatókagylójával.

De tegyük említést röviden a tengeri kábelek történetéről és statisztikájáról is.

Az első kábelt valószínűleg dr. O. Shaugessy rakta le 1839-ben a Ganges egyik ágán Kalkutta közelében. De csak a guttaperha megismerése és az uttörő kísérletek után sikerült végre az angol Walker-nek minden nehézség nélkül sürgönyözni egy 3 km. hosszú kábelen. Ezeken a kísérleteken felbátorodva J. Brett részvénytársasági alapított Dover és Calais városok kábellel való összekapcsolására és 1850 augusztus 28-án le is rakták a tengerbe a 44 1/2 km hosszú 2 1/2 mm. vastagságú és guttaperhával bevont kábelt; az az év tehát a tengeralatti telegráfkábelek szülőéve.

Cyrus Field 1854-ben tengeralatti kábelbl kötötte össze Európát és Amerikát de az a parttól 438 km. távolságban elszakadt. Azonban hosszas fáradozás után már 1856 aug. 5.-én az egyik világrészből a másikba lehetett sürgönyözni.

A kábel azonban lassanként megtagadta a szolgálatot és ha figyelembe vesszük, hogy közel 5 millió forintba került, meg hogy három heti működése alatt 4359 szóból álló 400 sürgönyt váltottak rajta kiszámíthatjuk, hogy egy szóinak továbbítása 1000 forintnál többbe került. De azért Cyrus Field 1865-ben ismét hozzá látott a kábel lerakásához és 1866. júl. 27-én a kábel elérte az Új-Sulandon levő Trinity-öblöt és még ugyanezen évben megtalálta;

ták az 1865-ben elszakadt kábelt és ezt a vonalat is befejezték.

A tengeri kábelek száma 1887 elején 950 volt, melyek közül 719 állami tulajdon, 231 pedig társulatok birtoka. A társulatok tulajdonába levő kábelek hossza kerek számban 190.200 km. az államok birtokában levők pedig 18.810 km. hosszúak voltak. A " Journal telegraphique " 1887 évi április 25-iki számában foglalt hivatalos összeállítás szerint a föld kábelhálójáról a következő adataink vannak az 1887. év január 1-ére vonatkozólag :

I. Állami kábelek.

Ország	Kábelek száma.	Kábelek hossza. tengeri mft.-ben
Ausztria.....	31	96°98
Németország	35	461°59
Olaszország	22	613°91
Franciaország ...	46	3.197°018
Spanyolország	3	127°46
Angolország .ó....	104	876°486
Hollandia.....	20	59°02
Dánia	36	123°69
Svédország	9	61°20
Norvégia	236	228°59
Oroszország	5	201°80
Törökország	8	330°66
Görögország	45	457°21
Brit-India /:európai igazgatás :/.....	5	1.718

Ország	Kábelek száma	Kábelek hossza tengeri mfd-ben
Brit-India /:indiai igazgatás :/	67	155°17
Hollandi India	1	31°31
Francia Kokinkhina	3	810
Orosz-Ázsia	1	70°017
Japán	11	55°498
Dél-Ausztrália ...	5	49°90
Uj-Caledonia	1	1
Uj-Zéland	3	196°315
Brit-Amerika	3	200
Brazília	19	19°288
Összesen:	719	10.142°112

II. Társulat kábelek.

Összesen: 231 102.531°146 /

E szerint az összes kábelek száma 950, a kábelek összes hossza pedig tengeri mérföldekben 112,673,258 volt.

20 szó sürgönyözéséért fizettek:

1867-ig	240°--	frtot,
1867 nov. 1-től	120°--	"
1867. dec. 1-től 10 szóért . . .	60°--	"
1868. szep. 1-től " "	40°44	"
1869. jun.1-től " " . . .	24°--	"

1869. aug. 10-től 10 szóért . . .	18°--	frtot
1870. dec. 12-től " " . . .	36°--	"
1871. jul. 1- től " " . . .	24°--	" /

A hírközlítők eszközöknek forgalomnövelő és az emberi cseregazdaságok fejlesztő hatásán kívül fontos és jelentős tulajdonságok, hogy áthidalják a távolságokat s lehetővé teszik a távollevők közt a legtávolabbi világrészekkel az érintkezést. Külön méltatást érdemel a távbeszélő, mert a felek közt általa lehetővé tett közvetlen érintkezésnek kiváló jelentősége van. A távíró jelentősége aránylag kisebb, illetőleg csak nagyobb távolságon érvényesül, míg a távbeszélőnek inkább a helyiforgalomban van helye. //

Neumann professor egyébként a távírda sikere és működésének irányelveit a következőkben foglalja össze:

- 1./ a legnagyobb távolságra gyors hírszolgálatot biztosítson
- 2./ ~~xx~~ annyi vezetéket létesítsenek, hogy a felmerült sűrűbb forgalmat is késedelem nélkül bonyolíthassa le,
- 3./ minden helyet fölkeres^{sen}, ahol forgalom kínálkozik,
- 4./ díjszabása mérsékelt legyen. ///

A telefon pedig akkor működik legjobban, ha

- 1./ a helyiforgalmat elválasztva kezeli a távolsági forgalomtól

/ Csopey- Kuppis. A világforgalom 33. old.

// Dr. Hollos József: Posta-politika. 7. old.

/// Dr. Neumann Károly: Közlekedéspolitikai előadások.

mégis biztosítja azonban a kettőközötti kapcsolat lehetőségét,

2./helyihálózata minél sűrűbb és állomásainak száma minél nagyobb,

3./ díjai mindenkivel szemben egyenlők azonban az igénybevétellel a felhívások számával, a távolsági forgalomban tartamaikkal arányosak, a helyiforgalomban olcsóbbak a távolsági forgalomban pedig oly magasak, hogy a telefon és táviratközi versengést kizárva, a telefonozás eseteit a legsürgősebb személyes érintkezés körébe szorítják. /

A közlekedési eszközök gazdasági természete a versenyt ugyanis kizárja, mert a versenyző vállalatok mindegyike körülbelül azonos költséggel rendezhetné be üzemét, míg a forgalomnak csak egy része jutna rá és így működése nem lehetne rentabilis. Nem szabad tehát egymás mellett több hirszolgalati eszközt létesíteni. //

A hatás és visszahatás törvényét külön a hirszolgalat eszközeire feleslegesnek tartom ismételten kifejteni, mert, legfeljebb más szavakkal és némileg módosított alkalmazásban csak a korábban mondottakat ismételhethetném.

/ Dr. Neumann Károly: Közl. pol. előadások.

// Sax: Die Verkehrsmittel in volks und Staatswirtschaft I. k.

Befejezés, összefoglalás.

Moltke mondását/, hogy: "kétszer annyi jó ut és fele hadsereg" átalakíthatjuk úgy is, hogy kétszer annyi közlekedési eszköz és fele termelési költség; eltekintve attól, hogy a gazdasági háború, vagy még helyesebben az igazi átalakítása a fogalomnak: a verseny és a termelés nagyarányú megnövekedése, a gazdasági kultúra katonáiból nem kevesebbet hanem többet igényel, a szükségelt közlekedési eszközök kiépítése pedig ismét több munka kezezet tesz szükségessé.

A közlekedésügy a XIX. század végére, mint azt kifejtettem oly mérvű fejlődési fokot ért el, hogy alkalmassá vált és elég erős volt az országhatárok gazdasági korlátainak ledöntésére. Ez pedig rendkívül nagyjelentőségű tény a mi szempontunkból, hiszen csak fejlett nemzetközi kereskedelmi szerévezet mellett van szükség intenzív közlekedésre, mindkettőnek pedig szüksége van a nemzetközi gazdasági érintkezésnek minél tökéletesebb szabadságára.

A hatás és visszahatás törvényét ezen a négyen ismételten bőséges alkalmunk nyílna vizsgálni és kifejteni, egyrészt azonban idevonatkozólag önként adódnak a tételek a korábbiakból, másrészt pedig összefoglalhatjuk annyiban, hogy a nemzetközi kereskedelem közlekedési igényei kifejlesztették a nemzetközi forgalmat, ez pedig kinetikai energiájával és gaz

gazdasági hatásánál fogva a javak nemzetközi kicserélődésének még nagyobb arányát hozta magával. A gazdasági élet ugyanis korlátokat nem ismer. A forgalom plasztikusan idomul a szükségletek alakulásához és lehetővé teszi az emberiség számára a föld különböző területeinek különböző gazdasági energiáit, a kultúrköröknek ugyyszólván minden pontján egyenlő mértékben felhasználni. A gazdasági kultúra és közlekedés fejlődésével ugyanis mind újabb és újabb területeket vesz az emberiség művelés alá és pedig nem annyira a Malthuséi törvény érvényesülésének folyománya képen, hanem a nagyobb arányú termelés és gazdasági lehetőségek kihasználásáért. A Malthus-i törvény tényleges és reális érvényesülésétől ugyanis még a katasztrófák lehetőségeitől eltekintve is messze vagyunk és biztonsággal állíthatjuk fel a tételt, miszerint a rentabilitás a rugója a gazdasági élet expansiójának. Már pedig ebben az elgondolásban az újonnan művelés alá vett terület és termelési irányok már a kiindulás tételéből következően fölös energiákkal és értékekkel rendelkeznek, melyek elhelyezkedést keresnek más területeken és gazdasági ágazatokban, hogy onnan azok fölös értékeit kapják cserébe. És ha vannak még a földnek kultúljesen művelt területei és vannak termelési ágak, melyekben enyhébb levén az intenzitás mértéke, hol nem a tőke viszi a főszerepet a termelésben és nem teszi hatályosabbá a termelés másik két tényezőjének, különösen a munkának eredményeit: ott és akkor feltétlenül a közlekedés fejletlen volta ezeknek a jelenségeknek a talajdonképeni oka. A fejlett közlekedés teszi lehetővé a területi és nemzetközi munkamegosztást, növeli

a fogyasztást, elősegíti a nyersanyagoknak és fél gyárté-
ményeknek olcsóbb és tömegesebb beszerzését, az előbb em-
litett átalakító hatáson kívül és mellett növeli a föld-
járadékot; lehetővé teszi, hogy a termelési ágak majdnem
kizárólag a termelési előnyök szerint csoportosuljanak;
minden új közlekedési eszköz átalakító hatással volt a
gazdasági koncentrációra, amennyiben az újonnan felmerült
helyzeti energiák szerint csoportosítja át a nagyobb köz-
pontokat, változásokat idézván elő azokhoz kapcsolódó kié-
sebb gócpontokban is. Mindezeknek a jelenségeknek azonban
külön fejezetet szenteltem dolgozatomban, mint ahogy emli-
tést tettem arról is, miként mozdítja elő a közlekedés a
munkapiac szervezését, a munkásság nemzetközi összműködé-
sét és viszont miként szerepel a tőke is mind nagyobb befo-
lyást és előnyöket a munkával szemben, az állam pedig, kü-
lönösen az államvasuti rendszer térfoglalásával a munkás-
ság egy újabb csoportjának társadalmi és gazdasági életé-
vel.

A XX. század küszöbén az ipari integrálódás és tőkekon-
centráció feltartóztathatatlanul elindult azon a végzetes
úton, amelyet Marx jósolt neki. Marx azonban nem számolt
a közlekedésnek a specializálódást elősegítő hatásával,
egyáltalán: nem számolt a közlekedéssel. Ez pedig a XIX.
század vége felé új irányt adott az egész emberi gazdál-
kodásnak, tőkét és munkát igényelt, hasznot hajtón és
enyhített a szociális bajokon és legalább úgy látszott,

hogy a forgalomban megtalálták az egyes országok azokat a levezető és kiegyenlítő csatornákat, melyek a nemzettek társadalmának nyugalma végleg meg hozzák. - Ekkor tört ki a világháború.

Meg kellett történnie: ennyiben foglalnám össze azokat az elgondolásokat, okokat, megállapításokat, miket a sajtóban ezernyi könyvben lefektettek politikusok és közgazdák, diplomata és pénzemberek és mindenki, aki mélyen belenézett Európa gazdasági életének forrongó kráterébe.

Nyugodjunk bele, hogy "meg kellett történnie. Azonban: milliók éheznek napjainkban és pedig nem csupán munkahiány, hanem sokszor élelmiszer hiány miatt ... És ezzel szemben óriási értékek pusztulnak el más vidékeken, mert termelési feleslegeiket nem tudják elhelyezni. A megoldás pedig a javak forgalmának nagyobbarányú fejlesztésére, tehát a közlekedésre vár.

Itt az termelési feleslegekben veszteglő tőke fog a közlekedés fejlődésére hatni, az pedig a gazdaságilag: felemelt vidékeken kezdve a tőkés államok még nagyobb gazdagodására fog visszahatni. Új világ van kialakulóban. A pattanásig feszült helyzet az egész emberi gazdaságot átalakító megoldásra vár: és az emberiség nem pusztulhat el...

Grundriss: Volkswirtschaftslehre.
 Magyar I. Országgyűlési Levél. Kérel. reform. és tevékenysége
 Elnöki: Országgyűlési Levél.
 Grundriss: Volkswirtschaftslehre.
 Sombart: Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert.
 Waffenschmidt: Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert.

Forrásművek: I.

- Dr. Neumann Károly: Közlekedéspolitikai előadások az
 Egyet. közg. tud. karon.
 " " " " Vasutak " cikk a közgazdasági en-
 ciklopédiában. Bp. 931.
 Dr. Czettler Jenő: Magyar mezőgazdasági szocialpoliti-
 ka Bp. 1914.
 " " " Agrárpolitika. /: A magyar szemle
 kincstára :/ Bp. 1932.
 " Czettler-Ihrig: Szövetkezeti ismeretek
 " Czettler- Dr. Szakál: Bevezetés az egyetemes gazdaság
 tört.-be
 A. A. Isszaieff: A szocializmus és közélet.
 B. Pollard : Anglia története.
 Werner Sombart. Die deutsche Volkswirtschaft im neunzeh-
 ten Jahrhundert
 Dr. Fellner Frigyes : Közgazdasági politikai előadások
 a Közg. Egyetemen.
 A közgazdasági enciklopédia I-IV. kötetei
 L. Pohle: Kapitalizmus
 Cohn.G.: Grundlegung der National Ökonomie
 Dr. Brunó Schultz : " Die volkswirtschaftliche Bedeutung
 Der Eisenbahnen.
 H. Henney Vilmos. A Pósta /: Műv. kvt.:/ 270. old. /

Grunzel: Verkehrspolitik.

Bagyó I. Gr. Széchenyi Istv. közl. reform. és tevékenysége

Zichy: Széchenyi István naplója

~~xxxxxxx~~ Hollós József: Posta- politika

Sartorius: Kapitalanlagen im Auslande

Waffenschmidt W.G.: " Racionalizálás" cikk a Közgazd.

Enciklopédiában.

Sax:

Allgemeine Verkehrslehre

" : Die Verkehrsmittel in Volks. und Staatswirtschaft 1881

Philippson: Handel und Verkehr im 19-ten Jahrhundert.

A m. kir. közm. és közl. Minist. Kiad: Vasuti és hajózási
vállalatok üzleteredményei és fejlődése.

Magyar Statisztikai évkönyv. 1900.

Dr. Földes Béla: Statisztikai évkönyv. 1886

Dr. Szabolcsy Antal: A Vasutgazdaságtan elemei

Schumpeter J: Kapital/: Cikk a Hbz.d. Staatsw. 5. kötetben 4 kiad.

Dr. Heller Farkas : "A vasutak szerepe hitelszervezet és
a finanszírozás eszközeinek kialakításában /: Cikk a vasut
és közl. Közlöny. 1930. márc. 2 és 9. számában. :/

Wirth: Geschichte der Handelskrisen.

Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök története

A Pallas Lexikon kötetek.

Csoppey- Kuppis: A világforgalom.

Jekelfalussy-Varga: Közg. és Stat. évk.

Dr. E. Schmalenbach : " Finanzierungen"

Kneiss: "Der Kredit "

Spiethoff : " Die aussere Ordnung des Geld und Kapital-
marktes /: Schmiller. Jahrbuch 1909. 450 és köv. old. :/

Dr. R. Van der Borcht: Das. Verkehrswesen. Leipzig 1894

Offenberg: " Konjunktur und Eisenbahnen

Röll: Encyklopaedie des gesamten Eisenbahnenwesens.

Kárpáti- Kada: Vasutak keletkezése.

T a r t a l o m j e g y z é k :

Előszó	1 old.
A XIX. század gazdasági és közlekedési viszonyai.	2 "
A tőkés gazdálkodás általános gazdaságtörténelmi jellemzése	2 "
A hatás és visszhatás törvénye a racionalizmus tükrében	3 "
A hatás és visszahatás törvényeinek általános vizsgálata	12 "
Az ipari és kereskedelmi tőkeakkumuláció hatá- sa a közlekedésre	16 "
A közl. hatása a földjáradék alakulására	18 "
A pénzvilág és a közlekedés kölcsönhatása	24 "
A közutak fejlődése	63 "
A gőzhajó fejlődése	74 "
A vasutak fejlődése	81 "
A posta, telefon és telegráf	90 "
Befejezés és összefoglalás	106 "
Forrásművek	110 "

